




3 1761 11650507 4



Digitized by the Internet Archive
in 2023 with funding from
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761116505074>



Third Session
Thirty-fourth Parliament, 1991

Troisième session de la
trente-quatrième législature, 1991

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

**Transport
and
Communications**

**Transports
et des
communications**

Chairman:
The Honourable FINLAY MACDONALD

Président
L'honorable FINLAY MACDONALD

Tuesday, September 17, 1991
Thursday, October 3, 1991

Le mardi 17 septembre 1991
Le jeudi 3 octobre 1991

Issue No. 1

Fascicule n° 1

**Organization Meeting and
First and Complete Proceedings on:**

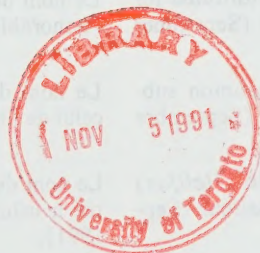
**Séance d'organisation et
Premier et seul fascicule concernant:**

Bill C-14, An Act to provide for the appointment of a Port Warden for the Harbor of Quebec and An Act to amend and consolidate the Acts relating to the office of Port Warden for the Harbour of Montreal, and to validate certain fees and charges established pursuant thereto

Bill C-14, Loi modifiant l'Acte pour pourvoir à la nomination d'un gardien de port pour le Havre de Québec et modifiant l'Acte à l'effet d'amender et refondre les actes concernant l'emploi de gardien de port pour le havre de Montréal, et portant validation de certains honoraires, droits et frais

WITNESSES:
(See back cover)

TÉMOINS:
(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE
ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Finlay MacDonald, *Chairman*

The Honourable Senators:

Atkins	Grimard
Eyton	MacDonald (<i>Halifax</i>)
Forrestall	*Murray
*Frith	(or Lynch-Staunton)
(or Molgat)	Oliver

**Ex Officio Members*

(Quorum 4)

Changes in Membership of the Committee

Pursuant to Rule 86(4), membership of the Committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Oliver substituted for that of the Honourable Senator Spivak (Septembre 17, 1991);

The name of the Honourable Senator Balfour substituted for that of the Honourable Senator MacDonald (*Halifax*) (Septembre 17, 1991);

The name of the Honourable Senator Di Nino substituted for that of the Honourable Senator Chaput-Rolland (September 17, 1991);

The name of the Honourable Senator Lynch-Staunton substituted for that of the Honourable Senator Doody (September 17, 1991);

The name of the Honourable Senator MacDonald (*Halifax*) substituted for that of the Honourable Senator Balfour (September 24, 1991);

The name of the Honourable Senator Grimard substituted for that of the Honourable Senator Di Nino (Septembre 24, 1991);

The name of the Honourable Senator Spivak substituted for that of the Honourable Senator Oliver (October 1, 1991);

The name of the Honourable Senator Eyton substituted for that of the Honourable Senator Beaulieu (October 2, 1991);

The name of the Honourable Senator Oliver substituted for that of the Honourable Senator Spivak (October 2, 1991).

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT
DES TRANSPORTS ET DES
COMMUNICATIONS

Président: L'honorable Finlay MacDonald

Les honorables sénateurs:

Atkins	Grimard
Eyton	MacDonald (<i>Halifax</i>)
Forrestall	*Murray
*Frith	(ou Lynch-Staunton)
(ou Molgat)	Oliver

**Membres d'office*

(Quorum 4)

Modifications de la composition du comité

Conformément à l'article 86(4) du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit:

Le nom de l'honorable sénateur Oliver substitué à celui de l'honorable sénateur Spivak (le 17 septembre 1991);

Le nom de l'honorable sénateur Balfour substitué à celui de l'honorable sénateur MacDonald (*Halifax*) (le 17 septembre 1991);

Le nom de l'honorable sénateur Di Nino substitué à celui de l'honorable sénateur Chaput-Rolland (le 17 septembre 1991);

Le nom de l'honorable sénateur Lynch-Staunton substitué à celui de l'honorable sénateur Doody (le 17 septembre 1991);

Le nom de l'honorable sénateur MacDonald (*Halifax*) substitué à celui de l'honorable sénateur Balfour (le 24 septembre 1991);

Le nom de l'honorable sénateur Grimard (*Halifax*) substitué à celui de l'honorable sénateur Di Nino (le 24 septembre 1991);

Le nom de l'honorable sénateur Spivak substitué à celui de l'honorable sénateur Oliver (le 1 octobre 1991);

Le nom de l'honorable sénateur Eyton substitué à celui de l'honorable sénateur Beaulieu (le 2 octobre 1991);

Le nom de l'honorable sénateur Oliver substitué à celui de l'honorable sénateur Spivak (le 2 octobre 1991).

ORDER OF REFERENCE

Extract from the *Minutes of the Proceedings of the Senate*, Wednesday, September 18, 1991:

"Pursuant to Order, the Senate resumed the debate on the motion of the Honourable Senator Cogger, seconded by the Honourable Senator David, for the second reading of the Bill C-14, An Act to amend An Act to provide for the appointment of a Port Warden for the Harbor of Quebec and An Act to amend and consolidate the Acts relating to the office of Port Warden for the Harbour of Montreal, and to validate certain fees and charges established pursuant thereto.

After debate,
The question being put on the motion, it was adopted on division.

The Bill was read the second time on division.

The Honourable Senator Murray, P.C., moved, seconded by the Honourable Senator Lynch-Staunton, that the Bill be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

After debate,
The question being put on the motion, it was adopted on division."

Le greffier du Sénat

Gordon L. Barnhart

Clerk of the Senate

ORDRE DE RENVOI

Extrait des *Procès-verbaux du Sénat* du mercredi 18 septembre 1991:

«Suivant l'ordre adopté, le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur Cogger, appuyée par l'honorable sénateur David, tendant à la deuxième lecture du Projet de loi C-14, Loi modifiant l'Acte pour pourvoir à la nomination d'un gardien de port pour le Havre de Québec et modifiant l'Acte à l'effet d'amender et refondre les actes concernant l'emploi de gardien de port pour le Havre de Montréal, et portant validation de certains honoraires, droits et frais.

Après débat,
La motion, mise aux voix, est adoptée, à la majorité.

Le projet de loi est lu la deuxième fois, à la majorité.

L'honorable sénateur Murray, C.P., propose, appuyé par l'honorable sénateur Lynch-Staunton, que le projet de loi soit déféré au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

Après débat,
La motion, mise aux voix, est adoptée, à la majorité.»

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, SEPTEMBER 17, 1991

(1)

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met at 4:03 p.m. this day for the purpose of organization.

Members of the Committee present: The Honourable Senators Atkins, Balfour, Di Nino, Forrestall, Johnson, Oliver (6).

Other Senator in attendance: The Honourable Senator Davey

In attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to Rule 89, the Clerk presided over the election of the Chairman.

It was agreed that the Honourable Senator Finlay MacDonald be elected Chairman of the Committee and that the Honourable Senator Forrestall act in his place for this meeting.

It was agreed that the Committee print 500 copies of its *Proceedings*.

It was agreed that, pursuant to Rule 90, the Chairman be authorized to hold meetings to receive and authorize the printing of evidence when a quorum is not present.

It was agreed that the Chairman be authorized to convene *in camera* meetings as required.

It was agreed that, pursuant to Rule 103, reasonable travelling and living expenses be paid to witnesses invited or summoned to appear before the Committee

It was agreed that, pursuant to paragraph 3:05 of Appendix II to the *Rules of the Senate of Canada*, accounts for payment by the Committee be certified by the Chairman or the Deputy Chairman (or the Clerk of the Committee).

It was agreed that the Chairman be authorized to seek authority from the Senate to engage the services of such counsel and technical, clerical and other personnel as may be necessary for the purpose of the Committee's examination and consideration of such bills, subject-matters of bills and estimates as are referred to it.

It was agreed that the Committee request the services of the Research Branch of the Library of Parliament to conduct research on behalf of the Committee; and

That the Chairman, on behalf of the Committee, direct the research staff in the preparation of studies, analyses and summaries.

It was agreed that, pursuant to Rule 105, the Chairman be authorized to report expenses incurred by the Committee in the Second Session of the Thirty-fourth Parliament.

It was agreed that, the Committee will meet at the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 17 SEPTEMBRE 1991

(1)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 16 h 03 pour sa séance d'organisation.

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Atkins, Balfour, Di Nino, Forrestall, Johnson, Oliver (6).

Autre sénateur présent: L'honorable sénateur Davey

Présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'article 89 du Règlement, le greffier préside l'élection du président.

Il est convenu que l'honorable sénateur Finlay MacDonald soit élu président du comité et que l'honorable sénateur Forrestall le remplace durant la séance d'aujourd'hui.

Il est convenu que le comité fasse imprimer 500 exemplaires de ses *Procès-verbaux*.

Il est convenu que, conformément à l'article 90 du Règlement, le président soit autorisé à tenir des séances pour entendre des témoignages et en autoriser l'impression lorsqu'il n'y a pas quorum.

Il est convenu que le président soit autorisé à convoquer des séances à huis clos, au besoin.

Il est convenu que, conformément à l'article 103 du Règlement, des frais de déplacement et de subsistance raisonnables soient payés aux témoins invités à comparaître ou convoqués par le comité.

Il est convenu que, conformément au paragraphe 3:05 de l'Annexe II des *Règles du Sénat du Canada*, les comptes à payer par le comité soient certifiés par le président ou le vice-président (ou par le greffier du comité).

Il est convenu que le président soit autorisé à demander au Sénat l'autorisation de réserver les services de tout personnel juridique, technique, de soutien ou autre dont il pourrait avoir besoin aux fins de l'examen et de l'étude des projets de loi, de l'objet des projets de loi et du Budget des dépenses qui lui sont renvoyés.

Il est convenu que le comité retienne les services du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement pour effectuer des travaux de recherches en son nom; et

Que le président, au nom du Comité, demande au personnel de recherche de préparer des études, analyses et résumés.

Il est convenu que, conformément à l'article 105 du Règlement, le président soit autorisé à faire rapport des dépenses engagées par le comité durant la deuxième session de la Trente-quatrième Législature.

Il est convenu que le comité se réunisse sur convocation du président.

At 4:16 p.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

Le greffier du Comité

Charles Robert

Clerk of the Committee

THURSDAY, OCTOBER 3, 1991

(2)

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day in room 257 East Block, at 9:35 a.m. In accordance with the wishes of the Committee at its organizational meeting, and with the concurrence of members present at this meeting, the Honourable Finlay MacDonald took the chair.

Members of the Committee present: The Honourable Senators Atkins, Eyton, Forrestall, Johnson, MacDonald and Oliver (6).

In attendance: The official reporters of the Senate.

Witnesses:

From Transport Canada:

Mr. Michael A. H. Turner, Deputy Commissioner, Canadian Coast Guard;

Mr. A. David Watt, Director, Port Development, Canadian Coast Guard; and

Mr. Jean-Pierre Baribeau, Departmental Counsel, Transport Canada.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Wednesday, September 18, 1991, the Committee began its examination of Bill C-14, *An Act to provide for the appointment of a Port Warden for the Harbour of Quebec and An Act to amend and consolidate the Acts relating to the office of Port Warden for the Harbour of Montreal, and to validate certain fees and charges established pursuant thereto.*

The witnesses made statements and answered questions.

*It was agreed,—*That the Committee proceed to carry all the clauses from 1 to 11 at once.

*It was agreed,—*That the Title shall carry.

*It was agreed,—*That the Bill carry.

*It was agreed,—*That the Chairman report the Bill to the Senate without amendment.

At 10:25 a.m. the Committee continued *in camera*.

At 10:35 a.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

Le greffier suppléant du Comité

Denis Robert

Acting Clerk of the Committee

À 16 h 16, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

LE JEUDI 3 OCTOBRE 1991

(2)

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à la salle 257, édifice de l'Est, à 9 h 35. Conformément aux désirs exprimés par le Comité pendant sa réunion d'organisation, et avec l'accord des membres présents à cette réunion, l'honorable Finlay MacDonald prend le fauteuil.

Membres du Comité présents: Les honorables sénateurs Atkins, Eyton, Forrestall, Grimard, MacDonald et Oliver (6).

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Témoins:

De Transports Canada:

M. Michael A. H. Turner, commissaire adjoint, Garde côtière canadienne;

M. A. David Watt, directeur, aménagement portuaire, Garde côtière canadienne; et

M. Jean-Pierre Baribeau, conseiller juridique, Transports Canada.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 18 septembre 1991, le Comité entreprend son examen du projet de loi C-14, *Loi modifiant l'Acte pour pourvoir à la nomination d'un gardien de port pour le Havre de Québec et modifiant l'Acte à l'effet d'amender et refondre les actes concernant l'emploi de gardien de port pour le havre de Montréal, et portant validation de certains honoraires, droits et frais.*

Les témoins font des déclarations et répondent aux questions.

*Il est convenu,—*Que le Comité adopte immédiatement les articles 1 à 11.

*Il est convenu,—*Que le titre est adopté.

*Il est convenu,—*Que le projet de loi est adopté.

*Il est convenu,—*Que le président fasse rapport du projet de loi au Sénat sans modification.

À 10 h 25 le Comité poursuit sa séance à huis clos.

À 10 h 35 le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

EVIDENCE

Ottawa, Tuesday, September 17, 1991

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 4:15 p.m. to organize the activities of the committee.

Mr. Charles Robert, Clerk of the Committee: Honourable senators, the first item of business is the election of the chairman.

Senator Atkins: Mr. Chairman, I nominate the honourable Finlay MacDonald as chairman of the committee. He is not here today and I would propose that Senator Forrestall act on the chairman's behalf for this meeting.

Hon. Senators: Agreed.

The Acting Chairman: Honourable senators, the next item on the agenda is the subcommittee on Agenda and Procedure. We need a subcommittee with respect to this, and I would ask that you entertain the following considerations, namely, that the election of the deputy chairman should be stood for the time being, as should the formation of the Subcommittee on Agenda and Procedure.

Hon. Senators: Agreed.

The Acting Chairman: The fifth item is a motion to print the committee's proceedings. It is suggested that 500 copies be printed for distribution to senators, MPs, and officials. May I have a motion to that effect?

Senator Di Nino: I so move.

The Acting Chairman: Is it agreed, honourable senators?

Hon. Senators: Agreed.

The Acting Chairman: The sixth item is the holding of meetings without a quorum. It is suggested that, pursuant to Rule 90, the chairman be authorized to hold meetings to receive and authorize the printing of evidence when a quorum is not present.

Senator Balfour: I so move.

The Acting Chairman: Is it agreed, honourable senators?

Hon. Senators: Agreed.

The Acting Chairman: We come now to item 7. It is suggested that the Subcommittee on Agenda and Procedure be empowered to invite witnesses and schedule hearings. Inasmuch as we have already stood the item with respect to the Subcommittee, we might want to consider standing this item for the time being.

Hon. Senators: Agreed.

The Acting Chairman: Item 8 suggests that the chairman be authorized to convene *in camera* meetings as required.

Senator Balfour: I so move.

TÉMOIGNAGES

Ottawa, le mardi 17 septembre 1991

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 16 h 15 pour organiser ses activités.

M. Charles Robert, greffier du Comité: Honorables sénateurs, il faut tout d'abord élire le président.

Le sénateur Atkins: Monsieur le président, je propose que l'honorable Finlay MacDonald assume la présidence du comité. Il est absent aujourd'hui et c'est pourquoi je propose que le sénateur Forrestall préside la séance en tant que président suppléant.

Des voix: D'accord.

Le président suppléant: Honorables sénateurs, nous devons maintenant discuter du Sous-comité du programme et de la procédure. Nous devons former ce sous-comité mais je vous propose de reporter la chose à plus tard, tout comme l'élection du vice-président.

Des voix: D'accord.

Le président suppléant: Cinquièmement, nous devons adopter une motion pour faire imprimer le compte rendu des séances du comité. On propose que 500 exemplaires soient imprimés afin d'être distribués aux sénateurs, aux députés et aux fonctionnaires. L'un d'entre vous peut-il proposer l'adoption de la motion?

Le sénateur Di Nino: J'en propose l'adoption.

Le président suppléant: Sommes-nous convenus, honorables sénateurs?

Des voix: Oui.

Le président suppléant: Sixièmement, nous devons décider de la tenue de réunions sans quorum. On propose que, en vertu de l'article 90 du Règlement, le président puisse tenir des réunions pour entendre des témoignages et en autoriser l'impression en l'absence de quorum.

Le sénateur Balfour: Je propose cette motion.

Le président suppléant: Êtes-vous d'accord, honorables sénateurs?

Des voix: Oui.

Le président suppléant: Septièmement, il est proposé que le Sous-comité du programme et de la procédure ait l'autorisation de convoquer des témoins et de fixer la date de nos séances. Étant donné que nous avons réservé la question du sous-comité, il serait peut-être bon de réserver cette question aussi.

Des voix: D'accord.

Le président suppléant: Huitièmement, on propose que le président soit autorisé à réunir le comité à huis clos au besoin.

Le sénateur Balfour: Je propose cette motion.

[Text]

The Acting Chairman: Is it agreed, honourable senators?

Hon. Senators: Agreed.

The Acting Chairman: Item 9 is also an optional matter for us to consider. It is suggested that, pursuant to Rule 103, reasonable travelling and living expenses be paid to witnesses invited or summoned to appear before the committee. That has been the practice in the past.

Senator Di Nino: I so move.

The Acting Chairman: Is it agreed, honourable senators?

Hon. Senators: Agreed.

The Acting Chairman: Regarding authorization of accounts, the suggestion is that, pursuant to paragraph 3:05 of Appendix II to the *Rules of the Senate*, accounts for payment by the committee be certified by the chairman or the deputy chairman or the clerk of the committee.

Senator Di Nino: For clarification, Mr. Chairman, when you speak of accounts being certified, would they be approved or certified by some form of written authorization? I am questioning the process.

The Acting Chairman: I will ask the clerk for his assistance. I am not familiar with the procedure.

The Clerk of the Committee: The standard practice is that when a witness is invited who claims expenses, he might approach the clerk and, with the approval of the chairman, the expenses might be reimbursed by the committee to that witness. That invoicing amounts to a certification which is signed by the chairman or, with authorization, by the clerk.

Senator Di Nino: Thank you, it was the last few words I was really asking about.

Senator Balfour: I so move.

The Acting Chairman: Is it agreed, honourable senators?

Hon. Senators: Agreed.

The Acting Chairman: Item number 11, with regard to a legislative budget, is an optional matter. I need a motion that the chairman be authorized to seek authority from the Senate to engage the services of such counsel and technical, clerical and other personnel that may be necessary for the purpose of the committee's examination and consideration of such bills, subject matters of bills, and estimates as are referred to it; and that, subject to obtaining such authority, the following budget application for legislation be concurred in and that the chairman submit the same to the Standing Senate Committee on Internal Economy, Budgets and Administration for consideration. This deals with the routine procedure to engage special counsel when required.

The Clerk of the Committee: If I may interrupt, at the moment there is no budget application for the purposes of this committee that I am aware of.

The Acting Chairman: So then we are, in fact, asking for that approval.

[Traduction]

Le président suppléant: Êtes-vous d'accord, honorables sénateurs?

Des voix: D'accord

Le président suppléant: Neuvièmement, nous devons nous prononcer sur une question facultative. On propose, en vertu de l'article 103 du Règlement, de défrayer les témoins pour les dépenses raisonnables de déplacement et de séjour occasionnées par une invitation ou une convocation à comparaître devant le comité. Cela s'est toujours fait par le passé.

Le sénateur Di Nino: Je propose cette motion.

Le président suppléant: Êtes-vous d'accord, honorables sénateurs?

Des voix: D'accord.

Le président suppléant: Pour l'autorisation nécessaire, on propose, en vertu du paragraphe 3:05 de l'annexe II du *Règlement du Sénat*, que les factures présentées au comité soient certifiées par le président ou le vice-président ou encore le greffier du comité.

Le sénateur Di Nino: À propos de la certification des factures, monsieur le président, faudra-t-il qu'elles soient approuvées ou certifiées par écrit? Je voudrais des précisions sur la marche à suivre.

Le président suppléant: Permettez-moi de demander l'avis du greffier. Je ne connais pas bien la procédure.

Le greffier du comité: Ordinairement, quand un témoin est invité et présente une note de frais, il en parle au greffier et, avec l'approbation du président, le comité peut rembourser ce témoin. Il s'agit uniquement de la certification d'une facture, que signe le président ou, avec son autorisation, le greffier.

Le sénateur Di Nino: Merci, c'était cela qui n'était pas très clair.

Le sénateur Balfour: Je propose qu'on adopte cette motion.

Le président suppléant: Êtes-vous d'accord, honorables sénateurs?

Des voix: D'accord.

Le président suppléant: Onzièmement, le budget législatif est aussi facultatif. Il faut que quelqu'un présente une motion pour autoriser le président à demander l'accord du Sénat afin de retenir les services du personnel technique, de soutien ou autre dont pourraient avoir besoin les membres du comité lors de l'examen de projets de loi, de questions liées à des projets de loi, ou des prévisions budgétaires qui leur seront déferées. Sous réserve de l'obtention de cette autorisation, le budget législatif que vous avez sous les yeux serait adopté et soumis au Comité sénatorial permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration. Il s'agit donc de la procédure routinière permettant de retenir les services de conseillers spéciaux au besoin.

Le greffier du comité: Permettez-moi de vous interrompre. Pour l'instant, nous n'avons pas fait de demande de budget pour le comité.

Le président suppléant: Autrement dit, il nous faut demander l'autorisation.

[Text]

Senator Di Nino: Mr. Chairman, as I read this, the first part suggests that the chairman be authorized to seek authority from the Senate. So that is what it is referring to.

The Acting Chairman: Yes, that is correct.

Senator Di Nino: I so move.

The Acting Chairman: Is it agreed, honourable senators?

Hon. Senators: Agreed.

The Acting Chairman: Item 12, with respect to research staff, suggests that the committee request the services of the research branch of the Library of Parliament to conduct research on behalf of the committee, and that the chairman, on the behalf of the committee, direct the research staff in the preparation of studies, analyses and summaries.

Senator Atkins: I so move.

The Acting Chairman: Is it agreed, honourable senators?

Hon. Senators: Agreed.

The Acting Chairman: Item 13 refers to report of expenses. Pursuant to Rule 105, the chairman is required to report on the expenditures incurred in the preceding session by the committee and its subcommittees. The motion would be that, pursuant to Rule 105, the chairman be authorized to report expenses incurred by the committee in the second session of the thirty-fourth Parliament.

Senator Di Nino: I so move.

The Acting Chairman: Is it agreed, honourable senators?

Hon. Senators: Agreed.

The Acting Chairman: The next item is the time slot for regular meetings. Would the clerk advise—

Senator Oliver: Mr. Chairman, should we not defer discussion on the time slot for regular meetings until Senator MacDonald gets back? He may have some ideas.

The Acting Chairman: I am in your hands. We can defer it.

Senator Atkins: Would it not be at the call of the Chair?

The Acting Chairman: Would you like that to be an order of the committee?

Senator Johnson: I so move.

Senator Di Nino: Perhaps the clerk can assist us. Is that the normal procedure for this committee?

The Clerk of the Committee: For this committee, I would say yes. As Senator Atkins has pointed out, Senator MacDonald has expressed at various times a strong preference for meeting at certain places and certain times.

[Traduction]

Le sénateur Di Nino: Monsieur le président, d'après ce que je peux lire, on demande que le président soit autorisé à demander l'accord du Sénat. C'est bien ce que l'on dit.

Le président suppléant: C'est cela.

Le sénateur Di Nino: Je propose cette motion.

Le président suppléant: Êtes-vous d'accord, honorables sénateurs?

Des voix: Oui.

Le président suppléant: Douzièmement, il est proposé que le comité retienne les services d'attachés de recherche de la Direction de la recherche de la Bibliothèque du Parlement pour la préparation des documents à l'usage des membres du comité et on demande que le président, au nom des membres du comité, donne les instructions nécessaires aux attachés de recherche pour qu'ils préparent les études, analyses et résumés nécessaires.

Le sénateur Atkins: Je propose que cette motion soit adoptée.

Le président suppléant: Êtes-vous d'accord, honorables sénateurs?

Des voix: D'accord.

Le président suppléant: Treizièmement, nous devons parler du rapport de dépenses. En vertu de l'article 105 du Règlement, le président doit faire rapport des dépenses faites par le comité et ses sous-comités au cours de la session précédente. La motion porte que, en vertu de l'article 105 du Règlement, le président soit autorisé à faire rapport des dépenses engagées par le comité lors de la deuxième session de la 34^e législature.

Le sénateur Di Nino: Je propose que la motion soit adoptée.

Le président suppléant: Êtes-vous d'accord, honorables sénateurs?

Des voix: D'accord.

Le président suppléant: Il nous faut ensuite fixer le jour et l'heure de nos séances régulières. Le greffier peut-il...

Le sénateur Oliver: Monsieur le président, ne devrions-nous pas attendre le retour du sénateur MacDonald pour discuter du jour et de l'heure de nos séances régulières? Il a peut-être son idée là-dessus.

Le président suppléant: Je m'en remets à vous. Nous pouvons certainement reporter la discussion de cette question.

Le sénateur Atkins: Les séances n'ont-elles pas lieu sur convocation du président?

Le président suppléant: Voulez-vous que le comité en décide ainsi?

Le sénateur Johnson: Je propose cette motion.

Le sénateur Di Nino: Nous avons sans doute besoin de l'aide du greffier. Est-ce là la manière habituelle de procéder?

Le greffier du comité: Dans le cas de votre comité, oui. Comme le sénateur Atkins l'a signalé, le sénateur MacDonald a parfois des idées très arrêtées sur l'heure des séances et l'endroit où elles se tiennent.

[Text]

Senator Atkins: Because of the kind of work that is referred to this committee, there are times when we do not sit for a number of weeks, and then there are times when we may sit two or three times in one week depending on the legislation that is referred to us. I gather there is some legislation that is likely to be referred to us fairly soon; so it could very well be that the chairman will be calling this committee together very quickly.

The Acting Chairman: The motion is that the time slot for meetings be subject to the call of the Chair. Is it agreed, honourable senators?

Hon. Senators: Agreed.

The Acting Chairman: The clerk will now deal with "Other Matters."

The Clerk of the Committee: In fact, I dealt with it under item number 13. It is just a report that states that these expenses were, in fact, incurred.

Senator Atkins: During last session?

The Clerk of the Committee: That is right.

The Acting Chairman: Is there any other matter which members of the committee might wish to raise at this time?

Senator Atkins: The only point I wish to make is that this covers the expenses of a trip taken by this committee to Stephenville last year to deal with a specific matter.

Senator Di Nino: Frankly, I was surprised that the costs of the committee during the particular period were that low.

Senator Atkins: One of the reasons, as you should know, is that we were able to get an aircraft through the Department of Transport, because a number of us went down and it reduced the overall cost.

Senator Di Nino: I repeat, I have no criticism whatever of the report. I wanted to acknowledge that when we voted on Item 13, we also voted on the report, and we should be aware that it is included as well.

The Acting Chairman: I take it that \$8,693.30 was the charge to the Department of Transport.

The Clerk of the Committee: Yes, that's right.

Senator Davey: I apologize for my absence. I am on another committee which adjourned a few minutes ago. I apologize for being late.

The Acting Chairman: Not at all, senator. In the absence of Senator MacDonald, we have gone quickly through the organizational meeting and have named Senator MacDonald as Chairman; and we have dealt with the routine matters required to enable us to receive legislation that may, from time to time, be referred to us. If you have any questions, Senator Davey, I will be pleased to try to deal with them.

I might indicate that, with respect to item number 3, the election of the deputy chairman, it was the wish of the commit-

[Traduction]

Le sénateur Atkins: Étant donné la matière qui est renvoyée au comité, il arrive que nous ne siégeons pas pendant plusieurs semaines mais il arrive aussi que nous siégeons deux ou trois fois par semaine suivant le projet de loi dont nous sommes saisis. Si je ne m'abuse, nous serons saisis sous peu d'un projet de loi et on peut donc supposer que le président va réunir le comité très bien tôt.

Le président suppléant: On propose donc que l'horaire des réunions soit déterminé par la présidence. Êtes-vous d'accord, honorables sénateurs?

Des voix: D'accord.

Le président suppléant: Le greffier passera maintenant à la rubrique «Autres questions».

Le greffier du comité: En fait, j'en ai déjà traité au point 13. Il s'agit seulement d'un rapport indiquant que certaines dépenses ont bien été effectuées.

Le sénateur Atkins: Pendant la dernière session?

Le greffier du comité: C'est exact.

Le président suppléant: Les membres du comité ont-ils d'autres questions à soulever?

Le sénateur Atkins: Je voudrais seulement préciser que cela comprend les dépenses engagées par le comité l'année dernière pour se rendre à Stephenville en vue d'étudier une question précise.

Le sénateur Di Nino: Franchement, j'ai été étonné de constater à quel point le comité avait peu dépensé pendant cette période.

Le sénateur Atkins: C'est en partie parce que nous avons pu voyager à bord d'un avion du ministère des Transports, étant donné que bon nombre d'entre nous se sont déplacés. Cela a contribué à réduire le coût total.

Le sénateur Di Nino: Je répète que je n'ai aucune critique à formuler à l'endroit du rapport. Je tiens à signaler que lorsque nous avons voté sur l'article 13, nous avons également adopté ce rapport. Nous devons en être conscients.

Le président suppléant: Si je comprends bien, la somme de 8 693,30 \$ correspond à la facture que nous a envoyée le ministère des Transports.

Le greffier du comité: Oui, c'est bien cela.

Le sénateur Davey: Je m'excuse de mon absence. Je siége à un autre comité qui vient de s'ajourner il y a quelques minutes. Veuillez excuser mon retard.

Le président suppléant: Il n'y a pas de quoi, sénateur. En l'absence du sénateur MacDonald, nous avons expédié rapidement la séance d'organisation et nous avons nommé le sénateur MacDonald président du comité. Par ailleurs, nous avons réglé les formalités nous permettant d'être saisis de temps à autre de projets de loi qui pourraient nous être renvoyés. Si vous avez des questions, sénateur Davey, je me ferai un plaisir d'y répondre.

Je signale qu'au sujet du point 3 de l'ordre du jour, à savoir l'élection d'un vice-président, le comité a exprimé le souhait

[Text]

tee that we defer this matter to a subsequent meeting when some other matters may be clarified.

Senator Davey: I would be prepared to deal with it now. Do I understand that Senator MacDonald will be the committee chairman?

The Acting Chairman: Yes.

Senator Davey: That would be fine.

Senator Oliver: Would you be interested in being nominated as deputy chairman at this time?

Senator Davey: With Senator MacDonald's approval, that would be fine.

The Acting Chairman: I would ask that the matter be stood until such time as the honourable senator attends a further meeting.

Senator Davey: That's fine.

The Acting Chairman: Senator Davey, I am pleased that you are here because there was one question in the back of our minds, which I ask in an informal way only. It is understood that the matter of the airports could be before us quite soon and that Senator Frith, or one of your colleagues, or yourself, may have an amendment with respect to the bilingual question involved in this matter.

Can you give us some indication as to when that amendment might be introduced?

Senator Davey: I'm sorry, but I am not aware of that. I will provide you with that information at our next meeting.

The Acting Chairman: Thank you, senator. If there is no further business, the meeting is adjourned.

The committee adjourned.

Ottawa, October 3, 1991

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-14, to provide for the appointment of a Port Warden for the Harbour of Quebec, met this day at 9.30 a.m. to give consideration to the bill.

Senator Finlay MacDonald (Chairman) in the Chair.

The Chairman: We have a quorum. We are meeting to consider Bill C-14, an act to provide for the appointment of a Port Warden for the Harbour of Quebec. We have as our witnesses from Transport Canada Mr. Michael Turner, Deputy Commissioner, Canadian Coast Guard; Mr. David Watt, Director, Port Development, Canadian Coast Guard; Mr. John-Pierre Baribeau, Departmental Counsel, Transport Canada.

Gentlemen, if it is your intention to take us through the bill with an opening statement and explain it to us, please begin.

Mr. Michael Turner, Deputy Commissioner, Canadian Coast Guard: Thank you, senator. Our opening remarks will be very brief. We simply wanted to take the opportunity to

[Traduction]

que cette question soit reportée à une réunion ultérieure, alors que certaines autres questions auront été précisées.

Le sénateur Davey: Je suis disposé à régler cette question tout de suite. Si je comprends bien, le sénateur MacDonald assumera la présidence du comité?

Le président suppléant: Oui.

Le sénateur Davey: C'est très bien.

Le sénateur Oliver: Seriez-vous intéressé à être proposé pour le poste de vice-président?

Le sénateur Davey: Je ne m'y opposerai pas, si j'ai l'approbation du sénateur MacDonald.

Le président suppléant: Je préférerais que cette question soit reportée à une séance ultérieure à laquelle assistera l'honorable sénateur.

Le sénateur Davey: Très bien.

Le président suppléant: Sénateur Davey, je suis content que vous soyez présent, car nous aimerions avoir la réponse à une question que je n'ai soulevée que de manière officieuse. Il semble que le dossier des aéroports pourrait nous être renvoyé très bientôt et que le sénateur Frith ou l'un de vos collègues ou vous-même aurez peut-être un amendement à proposer concernant les questions de bilinguisme dans ce dossier.

Pourriez-vous nous donner une idée de la date à laquelle cet amendement pourrait être proposé?

Le sénateur Davey: Je regrette, je ne suis pas au courant. Je vous fournirai ce renseignement à la prochaine réunion.

Le président suppléant: Merci, sénateur. S'il n'y a pas d'autres questions, la séance est levée.

La séance est levée.

Ottawa, le 3 octobre 1991

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, à qui a été renvoyé le projet de loi C-14, un Acte pour pourvoir à la nomination d'un gardien de port pour le Havre de Québec, s'est réuni aujourd'hui à 9 h 30 pour examiner le projet de loi.

Le sénateur Finlay MacDonald (président) occupe le fauteuil.

Le président: Nous avons le quorum. Nous nous réunissons pour étudier le projet de loi C-14, un Acte pour pourvoir à la nomination d'un gardien de port pour le Havre de Québec. Les témoins que nous recevons, de Transports Canada, sont M. Michael Turner, commissaire adjoint, Garde côtière canadienne; M. David Watt, directeur, aménagement portuaire, Garde côtière canadienne, M. Jean-Pierre Baribeau, conseiller juridique, Transports Canada.

Messieurs, si vous avez l'intention de nous décrire le projet de loi en nous présentant un exposé explicatif, veuillez commencer.

M. Michael Turner, commissaire adjoint, Garde côtière canadienne: Merci, sénateur. Notre déclaration liminaire sera très brève. Nous voudrions simplement rappeler aux sénateurs

[Text]

remind honourable senators of the objectives of the bill, which are to amend two very old pieces of legislation governing the responsibility of Port Wardens in the Port of Montreal and the Port of Quebec. These officers are not part of the port management itself, nor are they associated or connected with the administration of these ports. They are officials who have specialized training in the loading and unloading of usually bulk cargoes. In this particular case these functions are administered by organizations associated with the shipping interests in the port, specifically the Board of Trade of Montreal and the Chamber of Commerce of Quebec.

The intention of these amendments is to make the administration more efficient and to remove some rather archaic features of the legislation. The legislation itself dates back to 1882 and 1871 for these two ports, but in fact the original provision of port warden services in these areas predates Confederation.

Port wardens at these two ports, Montreal and Quebec, are unique in Canada because they have individual legislation and responsibilities which link them to the Board of Trade and Chamber of Commerce. Their duties and responsibilities are to inspect all cargoes of grain, mineral concentrates, timber stored on deck and explosives. They ensure that the ship is in fit and proper condition for loading, and that the cargo is then loaded in accordance with the regulations appended to the Canada Shipping Act. All of the other port wardens in ports across Canada are, in fact, part of the Ship Safety Branch of the Canadian Coast Guard, so that this situation is somewhat different.

The legislation requires that tariffs of fees cover the costs of the port warden offices. The moneys collected can only be used for that purpose. These tariffs of fees currently require approval to be given by the Governor in Council before coming into force. As we all know, this can be a somewhat cumbersome process.

Today's rather more rapidly-moving commercial environment, and the fluctuating costs with which we are faced as a result of changes in traffic levels, means that the Board of Trade and Chamber of Commerce find it necessary to adjust the tariff fees often at fairly short notice, which is somewhat incompatible with the system that is laid down in the old legislation.

To respond to the difficulties of forecasting ship movements, and therefore the forecasting of revenues that are necessary to cover their costs, and recognizing this timeframe problem with respect to Governor-in-Council approvals, the proposal is to remove from the legislation the requirement for Governor-in-Council approval and, instead, to provide for advertising in the local publications to provide for local input into any changes that are proposed. Safeguards are there for government and the shipping industry to ensure that the high level of service at appropriate cost is still maintained.

The primary objective is to provide this flexibility and authority to the local organizations in order to allow them to put into effect changes in the tariffs without the necessity of going through the full Governor-in-Council process. This will

[Traduction]

l'objectif du projet de loi qui est de modifier deux lois très anciennes régissant le poste de gardien de port au port de Montréal et au port de Québec. Les titulaires de ces deux postes ne font pas partie du personnel de gestion chargé de l'administration de ces ports. Ils ont reçu une formation spécialisée dans le chargement et le déchargement de cargaisons généralement en vrac. Dans ce cas particulier, ces deux postes relèvent d'organismes en rapport avec la marine marchande à savoir le Bureau de commerce de Montréal et la Chambre de commerce de Québec.

Ces amendements ont pour but d'améliorer l'administration et de supprimer certaines dispositions archaïques de la loi. Cette loi remonte à 1882 et 1871, respectivement, mais en fait les premières dispositions régissant les services assurés par les gardiens de port de ces deux villes datent d'avant la Confédération.

La situation des gardiens de port de Montréal et de Québec est très particulière en ce sens que la loi qui les vise et leurs responsabilités les associent au Bureau et à la Chambre de commerce. Ils ont pour fonction d'inspecter toutes les cargaisons de céréales, de concentrés de minéraux, de bois d'oeuvre empilé sur le pont et d'explosifs. Ils veillent à ce que le navire soit en bon état pour le chargement et que la cargaison soit chargée conformément aux règlements figurant en annexe de la Loi sur la marine marchande. Tous les autres gardiens de port du pays relèvent de la Direction de la sécurité des navires de la Garde côtière canadienne, si bien que cette situation est assez particulière.

La loi exige que les frais ou honoraires couvrent le coût des services des gardiens de port. Les montants perçus ne peuvent servir qu'à cette fin. À l'heure actuelle, le montant des frais doit être approuvé par le Gouverneur en conseil. Comme chacun sait, c'est là une formalité assez encombrante.

Étant donné que, de nos jours, les échanges commerciaux se font plus rapidement et que les coûts fluctuent beaucoup à la suite des changements dans le niveau du trafic, le Bureau de commerce et la Chambre de commerce jugent souvent nécessaire de rajuster les frais avec un préavis assez court, ce qui est incompatible avec le régime prévu dans l'ancienne loi.

Compte tenu de la difficulté de prédire le mouvement des navires et du même coup, les recettes nécessaires pour couvrir les coûts et aussi du problème que pose la nécessité d'obtenir l'approbation du Gouverneur en conseil, ce projet de loi propose de supprimer cette dernière exigence. Il suffira d'annoncer dans des publications locales tout changement proposé de façon à ce que les intéressés puissent émettre leur avis. Le projet de loi offre au gouvernement et à la marine marchande les garanties voulues pour que la qualité du service soit maintenue à un coût raisonnable.

Le principal objectif de cette mesure est d'accorder à l'administration locale la marge de manoeuvre et les pouvoirs requis pour changer les tarifs sans avoir à obtenir le feu vert du Gouverneur en conseil. Cela permettra d'administrer ces deux petits bureaux de façon plus efficace.

[Text]

achieve greater efficiency in the administration of these two small offices.

We will retain in the federal government the overall responsibility for appointing these port wardens, and that includes ensuring that they meet the professional and technical standards associated with this job. We will be auditing the financial management of their offices, as has been the practice for many years.

The shipping industry itself in the local area and the Coast Guard will continue to have representation on the technical committee of the Board of Trade and Chamber of Commerce that has responsibility for these port wardens and their duties, and which recommends the tariffs of fees. Users would be consulted and advised of any changes proposed by the two organizations by this pre-publication process.

Before establishing these tariffs, the two organizations, the Chamber of Commerce and the Board of Trade, have given their undertaking to have consultations with the users of the ports as to the fairness of the fees in relation to the value of the service and the responsibility vested in these provisions. The system has worked extremely well and to the general satisfaction of all the users in the past, and so the changes provided here will enhance that process and the same effective, harmonious relationship is expected to continue.

The second objective is a housekeeping amendment to remove some archaic features of the original legislation that limited to very small amounts fees payable to persons assisting port wardens in surveying damaged vessels and charges for the service of the port wardens. The fees were appropriate many years ago when they were first instituted but are no longer valid, and should have been removed from the schedule a long time ago.

The overall result of the amendments being proposed will make the operation of the ports more effective and more responsive to modern day shipping needs.

Senator Forrestall: The issue has been around for quite a while, and I suppose that you are quite correct in saying that it should be ended, although I must say in the name of restraint I like \$5 and \$20.

The question that I want to put to you has to do with the degree to which tariffs and fees such as this are a competitive factor. The only concern I have about this piece of legislation is that it is quite open ended, that all the consultative processes is in place and that there are monitoring processes to keep a handle on it. The fact that it is open ended might allow, under a certain set of circumstances, a port such as Quebec or Montreal to design a system of tariffs to make it more competitive with Saint John or Halifax. Can you give us the assurance that there is nothing in this legislation that might lead to that kind of a situation because, quite frankly, one of the worst situations we could possibly find ourselves in is when one port suggests that the government, wittingly or otherwise, is conspiring against its competitive position.

Mr. Turner: Thank you, senator. I have a couple of points to make that would give you those assurances. First, the way in

[Traduction]

Le gouvernement fédéral restera chargé de la nomination de ces gardiens de port et de s'assurer qu'ils possèdent les compétences professionnelles et techniques requises. Nous contrôlerons la gestion financière de leurs bureaux, comme nous le faisons depuis des années.

La marine marchande locale et la Garde côtière continueront à être représentées au comité technique du Bureau de commerce et de la Chambre de commerce qui assume la responsabilité de ces gardiens de port et de leurs fonctions et qui recommande également le taux des frais. Les usagers seront consultés et avisés de tout changement proposé par les deux organismes au moyen de cette publication préalable.

Avant d'établir ces taux, les deux organismes, soit la Chambre de commerce et le Bureau de commerce se sont engagés à consulter les usagers des ports pour s'assurer que les frais sont équitables compte tenu de l'utilité du service et des responsabilités assumées. Cette formule a donné d'excellents résultats et tous les usagers en ont été satisfaits jusqu'ici. Par conséquent, les changements prévus dans le projet de loi amélioreront l'administration et permettront aux gardiens de port de continuer à avoir de bonnes relations avec les usagers.

Le deuxième amendement vise à supprimer des dispositions archaïques de la loi qui limitaient à un très faible montant les honoraires payables aux personnes chargées d'assister les gardiens de port pour inspecter les navires endommagés ainsi que les frais à acquitter pour obtenir les services des gardiens de port. Ces tarifs convenaient lorsqu'ils ont été instaurés, il y a de nombreuses années, mais ils sont devenus très insuffisants et auraient dû être supprimés de la loi depuis bien longtemps.

Les modifications proposées rendront l'administration du port plus efficace et mieux adaptée aux besoins actuels de la marine marchande.

Le sénateur Forrestall: Cela pose un problème depuis un certain temps et vous avez sans doute raison de dire qu'il faudrait supprimer ces dispositions même si j'avoue que ces chiffres de 5 \$ et de 20 \$ me plaisent beaucoup en cette période d'austérité.

Je voudrais savoir dans quelle mesure ces tarifs et ces frais peuvent constituer un facteur de concurrence. Je crains seulement que les dispositions de la loi à cet égard ne laissent toute liberté en la matière si ce n'est que des consultations et un contrôle sont prévus pour empêcher les abus. Néanmoins, dans certaines circonstances, cela pourrait permettre à un port comme celui de Québec ou de Montréal d'établir une structure tarifaire qui le rendrait plus compétitif que le port de Saint-Jean ou de Halifax. Pouvez-vous nous garantir que rien dans la loi ne favorisera ce genre de situation étant donné qu'il serait très fâcheux qu'un port accuse le gouvernement de conspirer délibérément ou autrement pour saper sa compétitivité.

M. Turner: Merci, sénateur. Je peux vous donner une ou deux garanties. Premièrement, la loi est libellée de telle façon

[Text]

which the legislation is written requires that the fees be collected to cover the cost of the office and no more, but no less.

Second, as I noted, the Coast Guard does sit on the board that deals with the issue of tariffs, together with the local shipping industry and the community, so there is some degree of protection in that sense.

Third, although I cannot give you a percentage, the actual cost of port warden inspection applies only to certain ships carrying the types of cargoes I have listed, and is a very small component of the cost of a ship coming into a port discharging, reloading and leaving.

Senator Forrestall: Who pays, the vessel or the consignee?

Mr. Turner: It is normally paid directly by the captain from the vessel, but would eventually appear on the bills.

Senator Forrestall: You see no difficulty at all with the openness that is provided for in this legislation?

Mr. Turner: I do not see that there would be any difficulty in that senator, and there has not been up to this point, no.

Senator Forrestall: Thank you, Mr. Chairman.

Senator Eyton: Mr. Chairman, perhaps picking up on Senator Forrestall's point a little bit, I assume the practice as it is reflected in this bill is significantly different from the practice that applies in other ports such as Halifax and Vancouver and others; is that correct? This would be an unusual arrangement that persists because of an historical anomaly?

Mr. Turner: That is the case. The practice in the other parts of the country is that all the port wardens are inspectors of the Ships Safety Branch of the Canadian Coast Guard, in which case the fees are set nationally under the Canada Shipping Act regulations.

Perhaps Mr. Watt could provide some further clarification on that.

Mr. David Watt, Director, Port Development, Canadian Coast Guard: I would like to add that, whereas the process is different, in terms of the technical regulations themselves the practice is uniform across the country in that these port wardens apply the Canada Shipping Act regulations in regard to the vessels they inspect. Therefore, the practice is uniform.

Senator Eyton: As to the level of fees, I recognize that there is discretion within this bill so that fees can be adjusted either up or down. In general, are the fees approximately the same in the different ports?

Mr. Watt: Yes, in general they are the same. The reason for this is that the port wardens tend to like to keep a uniform standard in these particular units. Again, with the Coast Guard representation on these technical committees of the Chamber of Commerce and Board of Trade there is a tendency for the Board of Trade and the Chamber of Commerce to follow the Coast Guard fee structure. It maintains the shipping industry on a common basis, and they prefer that.

[Traduction]

que les frais perçus doivent couvrir ni plus ni moins le coût des services du gardien de port.

Deuxièmement, comme je l'ai souligné, la Garde côtière siège au conseil chargé de fixer les tarifs avec les représentants de la marine marchande et de la collectivité. Cela confère donc une certaine protection.

Troisièmement, même si je ne peux pas vous citer de pourcentage précis, le coût réel de l'inspection effectuée par le gardien du port ne s'applique qu'à certains navires transportant les types de cargaisons que j'ai énumérés et cela ne représente qu'une faible fraction du coût du déchargement, du rechargement et du départ d'un navire qui entre au port.

Le sénateur Forrestall: Est-ce le navire ou le consignataire qui paie?

M. Turner: Normalement, les frais sont payés directement par le capitaine du navire, mais ils apparaissent sur la facture.

Le sénateur Forrestall: Vous ne voyez pas d'inconvénient à ce que la loi laisse cette marge de manoeuvre?

M. Turner: Je n'y vois aucun problème, sénateur, et il n'y en a pas eu jusqu'ici.

Le sénateur Forrestall: Merci, monsieur le président.

Le sénateur Eyton: Monsieur le président, pour revenir sur le sujet soulevé par le sénateur Forrestall, je suppose que les dispositions dont il est question dans ce projet de loi sont très différentes de celles qui s'appliquent à d'autres ports comme ceux de Halifax et de Vancouver, n'est-ce pas? Ces dispositions inhabituelles sont maintenues à cause d'une anomalie historique?

M. Turner: En effet. Dans les autres régions du pays, tous les gardiens de port sont des inspecteurs de la Direction de la sécurité des navires de la Garde côtière canadienne et les frais sont donc établis, pour l'ensemble du pays, en vertu du règlement d'application de la Loi sur la marine marchande.

M. Watt pourrait peut-être vous fournir des explications complémentaires à ce sujet.

M. David Watt, directeur, aménagement portuaire, Garde côtière canadienne: J'ajouterais que même si les dispositions sont différentes, la réglementation technique est uniforme d'un bout à l'autre du pays en ce sens que ces gardiens de port appliquent les règlements d'application de la Loi sur la marine marchande aux navires qu'ils inspectent. La façon de procéder est donc uniforme.

Le sénateur Eyton: Pour ce qui est du montant des frais, je reconnais que ce projet de loi confère des pouvoirs discrétionnaires qui permettent d'augmenter ou de réduire les frais. En général, ces frais sont-ils à peu près les mêmes d'un port à l'autre?

M. Watt: Oui, en général, ils sont identiques. Les gardiens de port ont, en effet, tendance à se conformer aux mêmes normes. Là encore, la Garde côtière étant représentée aux comités techniques de la Chambre de commerce et du Bureau de commerce, ces deux chambres ont tendance à s'aligner sur le barème de frais de la Garde côtière. Cela permet d'établir des normes uniformes pour la marine marchande, ce que l'on juge préférable.

[Text]

Senator Eyton: Senator Forrestall referred to horrible circumstances where Quebec City might be charging a lower fee than, for example, the Port of Halifax. Would the wardens in this case, or the Coast Guard in other cases, take into account the competitive fees charged by other ports? I will go beyond Halifax here to look at Boston in terms of landing and shipping goods here in North America. Do you look at that as a matter of practice, or are you more concerned about covering the costs of administration?

Mr. Turner: I could perhaps respond to that best by indicating that the department has recovered a good portion of the costs for this particular service for many years and currently has on the street for consultation—and in fact has now received the responses—a broader cost recovery policy. Certainly, in general, whenever tariffs are being considered, the question of potential cargo diversion also arises, for example, and the question of the cross-port impacts as well as the question of transborder movements certainly are considered at the time the fees are set.

However, as I indicated earlier, in the case of port wardens these are such a small portion of costs that they are a very tiny factor in the overall question of competitiveness in shipping.

Senator Eyton: What is more compelling? Is it the level of service that you talked about?

Mr. Turner: I am not sure what you mean by “compelling” in that context. Do you mean what has a larger influence on costs?

Senator Eyton: Why do shippers pick a particular port? Perhaps that has more to do with the other transportation costs that may be involved.

Mr. Turner: It has much more to do with the actual cost of operating the ships, as well as the cost of operating the land transport modes.

Senator Eyton: I have one last question: What has happened in terms of the volume of shipping, particularly in light of the goods that you spoke of earlier? What is the history of the volume of shipping in Quebec and Montreal? Is it increasing or decreasing?

Mr. Turner: Some commodities have increased a bit. However, generally, the bulk commodities have declined somewhat, as I understand the figures. I do not have the exact figures, at least in the historical sense, of the volumes for these different kinds of commodities that the port wardens inspect. We could certainly obtain them, if that is necessary.

Senator Forrestall: I have a very general question, Mr. Chairman.

Mr. Turner, I thank you for your responses earlier. This question has nothing to do with this bill at all. What are you working on in your part of the world that we might look forward to over the next year? I am curious as to what kind of suggested legislation you will be sending along to your masters in the other place which will eventually wind up here. You do

[Traduction]

Le sénateur Eyton: Le sénateur Forrestall a évoqué l'horrible possibilité que Québec exigerait des frais inférieurs à ceux du port de Halifax, par exemple. En pareil cas, les gardiens de port ou la Garde côtière tiendraient-ils compte des frais exigés par les autres ports? Laissons de côté Halifax et prenons le port de Boston où l'on charge et décharge une bonne partie des marchandises en Amérique du Nord. Tenez-vous compte de la compétitivité ou vous souciez-vous davantage de couvrir les frais d'administration?

M. Turner: Je pourrais peut-être répondre à cette question en signalant que le ministère a recouvré une bonne partie des frais de ce service, depuis des années et qu'il a entamé des consultations au sujet d'une politique globale de recouvrement des coûts à propos de laquelle il a obtenu des réponses. Il est certain qu'en général, chaque fois que l'on examine les tarifs, on tient compte du risque de détournement des cargaisons, des répercussions d'un port à l'autre et du mouvement du trafic vers les ports américains.

Cependant, comme je l'ai déjà dit, dans le cas des gardiens de port, leurs services ne représentent qu'une faible fraction des coûts étant donné qu'ils ne représentent qu'un facteur très minime dans le problème de la compétitivité de la marine marchande.

Le sénateur Eyton: Quel est le facteur le plus important, est-ce le niveau de service dont vous avez parlé?

M. Turner: Je ne sais pas exactement ce que vous entendez par le «facteur le plus important» dans ce contexte. Voulez-vous savoir quel est le facteur qui se répercute le plus sur les coûts?

Le sénateur Eyton: Pourquoi les expéditeurs choisissent-ils un port plutôt qu'un autre? Les autres frais de transport ont peut-être davantage d'influence.

M. Turner: Cela dépend davantage du coût d'exploitation du navire et du coût des modes de transport terrestres.

Le sénateur Eyton: J'ai une dernière question à poser. Comment le volume du trafic a-t-il évolué, surtout pour les marchandises dont vous avez parlé tout à l'heure? Le volume du trafic est-il en augmentation ou en diminution dans les ports de Québec et de Montréal?

M. Turner: Il y a eu une légère augmentation pour certaines denrées. Cependant, en général, les chiffres révèlent une faible diminution du volume pour les marchandises en vrac. Je n'ai pas les chiffres exacts sur plusieurs années quant au volume des divers types de marchandises inspectées par les gardiens de port. Nous pourrions certainement les obtenir si besoin est.

Le sénateur Forrestall: J'ai une question d'ordre très général, monsieur le président.

Monsieur Turner, je vous remercie de vos réponses précédentes. Cette question-ci n'a rien à voir avec le projet de loi. Quelles sont les mesures auxquelles vous travaillez actuellement et auxquelles nous devons nous attendre pour l'année prochaine? J'aimerais bien savoir quels sont les projets de loi que vous allez envoyer à vos patrons, à l'autre endroit, et qui

[Text]

not have to comment on that if you do not want to. If you do, I would appreciate it.

Mr. Turner: I appreciate that. There are a number of initiatives underway in the other place with respect to the Coasting Trade Act, which is a very important piece of legislation currently before committee. We expect to bring forward the Canadian Marine Insurance Act in due course. There has been considerable consultation with the industry and work is underway in that regard as well. I cannot give you the timing on that matter, of course. That is very much at the discretion of the government. It is one of the other major initiatives of the department in terms of legislative policy.

Senator Atkins: Could you give me a ballpark figure as to what it would cost a ship to go into the Port of Montreal, for example?

Mr. Turner: Do you mean the amount a ship would be charged for the services of a port warden?

Senator Atkins: Yes.

Mr. Turner: That would depend very much on the cargo it carries, as well as the size of the ship. Do you have some examples, perhaps, Mr. Watt?

Mr. Watt: I cannot give you any individual costs. However, for example, in 1990, in the last annual report of the Port Wardens in Montreal the overall revenues were in the order of \$750,000. I cannot give you the exact figure as to how many ships were involved. Quebec accounted for about one-third of that amount.

I should add that these reports are required by law to be given to the Minister of Transport. They describe all of the activities, for example, the number of charges, et cetera, so that by this means there is always this accountability whereby the minister may give any directive in regard to the service or the amounts charged.

Mr. Turner: I think it would be fair to say that, as an approximation, fees in the neighbourhood of several hundred dollars to \$1,500 are not unusual. They are not anywhere near the same order of magnitude as the pilotage fees or, of course, the operating costs of the ship itself. A vessel carrying lumber on deck, for example, might run up costs of several hundred dollars for inspections by port wardens. It depends, as I said, very much on the cargo and the type of ship.

The Chairman: Gentlemen, as you know, the bill which is before us today was Bill C-82 in the previous session of Parliament. It is now Bill C-14. The report of the Standing Senate Committee on Selection does not reflect there being any members of the Opposition on this committee. Therefore you see here before you just members of one party. I must say it is a very pleasant way to run a meeting.

I think you are aware of the questions which bothered the Liberal members of this committee as they considered Bill C-82. As recently as September 17 and 18, they appeared to be frustrated because they could not get answers to their questions even though, time after time, they were told to put them on the Order Paper.

[Traduction]

finiront par aboutir ici. Vous n'avez pas à répondre à cette question?. Mais si vous le faites, je l'apprécierai beaucoup.

M. Turner: Je comprends très bien. Plusieurs initiatives sont en cours à l'autre endroit en ce qui concerne la Loi sur le cabotage, une mesure très importante qu'un comité étudie actuellement. Nous nous attendons à déposer, en temps voulu, la Loi canadienne sur l'assurance maritime. Nous avons tenu d'importantes consultations avec l'industrie et les choses progressent également de ce côté-là. Je ne peux pas vous donner de date exacte, bien entendu. C'est au gouvernement d'en décider. C'est là l'une des autres grandes initiatives prises par le ministère sur le plan législatif.

Le sénateur Atkins: Pourriez-vous me donner un chiffre approximatif quant au montant qu'un navire devra déboursier pour entrer dans le port de Montréal, par exemple?

M. Turner: Vous voulez parler du montant qu'un navire devra payer pour obtenir les services d'un gardien de port?

Le sénateur Atkins: Oui.

M. Turner: Cela dépend beaucoup de la cargaison transportée et de la taille du navire. Peut-être avez-vous des exemples à citer, monsieur Watt?

M. Watt: Je ne peux pas vous donner de chiffres par navire. Cependant, en 1990, par exemple, dans le dernier rapport annuel des gardiens de port de Montréal, les recettes totales déclarées étaient de l'ordre de 750 000 \$. Je ne peux pas vous préciser le nombre de navires que cela représentait. Le montant pour le port de Québec correspondait à peu près au tiers de cette somme.

J'ajouterais que la loi exige que ces rapports soient soumis au ministère des Transports. Ils décrivent toutes les activités des gardiens de port, par exemple, les frais perçus, si bien que le ministre peut donner des directives à l'égard des services ou des montants exigés.

M. Turner: On peut dire que les frais sont généralement de plusieurs centaines de dollars et qu'ils peuvent atteindre 1 500 \$. Ils sont loin d'être aussi importants que les frais de pilotage ou d'exploitation du navire. Dans le cas d'un navire qui transporte du bois d'oeuvre sur son pont, par exemple, les frais d'inspection des gardiens de port peuvent atteindre plusieurs centaines de dollars. Cela dépend beaucoup de la cargaison et du type de navire dont il s'agit.

Le président: Messieurs, comme vous le savez, le projet de loi que nous étudions aujourd'hui portait le numéro C-82 lors de la session parlementaire précédente. Il s'agit maintenant du projet de loi C-14. D'après le rapport du Comité sénatorial permanent sur la sélection, aucun membre de l'opposition ne siège à ce comité. Vous avez donc devant vous les membres d'un seul parti. Je dois dire que c'est une façon très agréable de diriger une réunion.

Vous êtes sans doute au courant des questions qui tracassaient les membres libéraux de ce comité lorsqu'ils étudiaient le projet de loi C-82. Les 17 et 18 septembre, ils ont semblé très mécontents de ne pas pouvoir obtenir de réponse à leurs questions, même s'ils les avaient fait inscrire régulièrement au Feuilleton.

[Text]

As a matter of fairness to our absent friends, have you any comments to make upon those questions of which you have knowledge? I believe you know of the questions, do you not?

Mr. Turner: I am aware of the questions, sir, but only by virtue of having read the *Debates of the Senate* at the time the honourable Michel Cogger introduced the bill for second reading. I reiterate the point we made earlier. The port wardens' legislation really contains no provision or basis that would apply to harbours and ports administration, or to port policy, and is not in any way associated with or linked to the operation of, in particular, the Port of Montreal or the Port of Quebec.

There is perhaps some confusion caused by the title of the bills. I noted when I read through the debates in the other place that there was considerable interest and attention to questions about port policy. Although these operations are carried out by inspectors who inspect the ships that are in that port, the inspectors are not associated with the Port of Montreal or the Port of Quebec. Those ports are run by local port corporations which are part of the Canada Ports Corporation family under their own legislation.

The Coast Guard has no involvement or responsibility with respect to the management of the port by those Crown corporations, nor do the two organizations which run the port wardens, the Chamber of Commerce and the Board of Trade. In other words, the Port of Montreal, which seemed to be the focus of attention in regard to the questions, is an autonomous crown corporation which administers the port and is not in any way connected with the port wardens, or the Chamber of Commerce and the Board of Trade which are the subject of this bill.

To respond to your last point, Mr. Chairman, I must confess that, personally, I have absolutely no knowledge of any of the questions or points that were put on the record at the time of the second reading, since they appear to relate to the Port of Montreal and the administration of that port. I am sorry that I cannot help the gentlemen who are here today in that regard, but I have literally no knowledge whatsoever of the matters which were raised in the debate.

The Chairman: You are saying, in effect, that this bill has nothing to do with the Montreal Ports Corporation?

Mr. Turner: Not at all. It is somewhat analogous to having a bill about highways and having somebody come in to speak about the paving of a highway and then asking him questions about a bus line that happens to run on that highway. They physically happen in the same place, in other words, which is my point, but there is no connection between the administration and the management of the port wardens and the management of the Port of Montreal.

The Chairman: I thank you very much, gentlemen.

If there are no further questions, senators, is it your pleasure to move to a clause-by-clause consideration of Bill C-14?

Hon. Senators: Agreed.

[Traduction]

Par souci de justice envers nos collègues absents, pourriez-vous répondre aux questions dont vous avez eu connaissance? Je crois que vous connaissez la teneur de ces questions, n'est-ce pas?

M. Turner: Oui, je la connais, mais seulement pour avoir lu les *Débats du Sénat* lorsque l'honorable Michel Cogger a déposé le projet de loi en deuxième lecture. Je répète ce que nous avons déjà dit. La Loi sur les gardiens de port ne contient aucune disposition s'appliquant aux ports, à l'administration portuaire ou à la politique portuaire et n'a rien à voir avec l'exploitation du port de Montréal ou du port de Québec, en particulier.

Le titre de ces projets de loi prête peut-être à confusion. En lisant le compte rendu des débats de l'autre endroit, j'ai constaté que la politique portuaire suscitait énormément d'intérêt. Même si ces fonctions sont remplies par des inspecteurs qui inspectent les navires qui se trouvent dans le port, les inspecteurs ne sont pas au service du port de Montréal ou du port de Québec. Ces ports sont administrés par des sociétés portuaires locales qui relèvent de la Société canadienne des ports et qui sont régies par leur propre loi.

La Garde côtière n'exerce aucune responsabilité à l'égard de la gestion des ports qui est assurée par ces sociétés d'État, pas plus qu'à l'égard des deux organismes de qui relèvent les gardiens de port, soit la Chambre de commerce et le Bureau de commerce. Autrement dit, le port de Montréal sur lequel portaient ces questions, est une société d'État autonome qui administre le port et qui n'a rien à voir avec les gardiens de port ou la Chambre de commerce ou encore le Bureau de commerce qui font l'objet de ce projet de loi.

Pour répondre à votre dernière question, monsieur le président, je dois avouer ne pas être en mesure de répondre aux questions qui ont été soulevées en deuxième lecture étant donné qu'elles se rapportent au port de Montréal et à l'administration de ce port. Je regrette de ne pas pouvoir aider les messieurs qui sont ici aujourd'hui à cet égard, mais j'ignore tout des questions soulevées au cours des débats.

Le président: En fait, vous dites que ce projet de loi n'a rien à voir avec la Société du port de Montréal.

M. Turner: Absolument rien. C'est comme si, lors de l'examen d'un projet de loi sur la voirie, vous interrogiez un témoin venu vous parler du pavement d'une certaine route au sujet d'une ligne d'autobus qui emprunte la route en question. Les activités se situent au même endroit, mais il n'y a aucun rapport entre l'administration et la gestion des bureaux des gardiens de port et la gestion du port de Montréal.

Le président: Merci beaucoup messieurs.

Si vous n'avez pas d'autres questions à poser, sénateurs, désirez-vous passer à l'étude du projet de loi C-14 article par article?

Des voix: D'accord.

[Text]

The Chairman: There are 11 clauses in the bill. If there is no intention to propose amendments to this bill, may I propose that the committee proceed to carry all the clauses from 1 to 11 at once?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried.

Shall the title carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried.

Shall the bill carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried.

May the chairman report the bill to the Senate without amendment?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried.

Thank you very much, gentlemen. I wonder if the members of the committee could stay for a few minutes for a meeting *in camera*.

The committee continued *in camera*.

[Traduction]

Le président: La loi contient 11 articles. Si vous n'avez pas l'intention de proposer des amendements, puis-je proposer que le comité adopte immédiatement les articles 1 à 11?

Des voix: D'accord.

Le président: Adopté.

Le titre est-il adopté?

Des voix: D'accord.

Le président: Adopté.

Le projet de loi est-il adopté?

Des voix: D'accord.

Le président: Adopté.

Le président peut-il faire rapport du projet de loi au Sénat sans proposition d'amendement?

Des voix: D'accord.

Le président: Adopté.

Merci beaucoup messieurs. Je demanderais aux membres du comité de rester quelques minutes de plus pour que nous tenions une réunion à huis clos.

La séance se poursuit à huis clos.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
Ottawa, Canada K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :
Groupe Communication Canada — Édition
Ottawa, Canada K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From Transport Canada:

Mr. Michael A. H. Turner, Deputy Commissioner,
Canadian Coast Guard;
Mr. A. David Watt, Director, Port Development, Canadian
Coast Guard; and
Mr. Jean-Pierre Baribeau, Departmental Counsel, Trans-
port Canada.

De Transports Canada:

M. Michael A. H. Turner, commissaire adjoint, Garde
côtière canadienne;
M. A. David Watt, directeur, aménagement portuaire,
Garde côtière canadienne; et
M. Jean-Pierre Baribeau, conseiller juridique, Transports
Canada.



Third Session
Thirty-fourth Parliament, 1991

SENATE OF CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

Transport and Communications

Chairman:
The Honourable FINLAY MACDONALD

Tuesday, October 22, 1991

Issue No. 2

First and Complete Proceedings on:

Bill C-11, An Act to amend the
Railway Act
(grain and flour subsidies)

FIRST REPORT OF THE COMMITTEE
(Report on the expenses of the Committee)

SECOND REPORT OF THE COMMITTEE
(Report on Bill C-14)

THIRD REPORT OF THE COMMITTEE
(On Bill C-11)

APPEARING:

Mr. Lee Richardson,
Parliamentary Secretary to the
Minister of Transport

WITNESSES:

(See back cover)

Troisième session de la
trente-quatrième législature, 1991

SÉNAT DU CANADA

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

Transports et des Communications

Président:
L'honorable FINLAY MACDONALD

Le mardi 22 octobre 1991

Fascicule n° 2

Premier et seul fascicule concernant:

Projet de loi C-11, Loi modifiant
la loi sur les chemins de fer
(subventions pour le grain et la farine)

PREMIER RAPPORT DU COMITÉ
(Rapport sur les dépenses du comité)

DEUXIÈME RAPPORT DU COMITÉ
(Rapport sur le projet de loi C-14)

TROISIÈME RAPPORT DU COMITÉ
(Rapport sur le projet de loi C-11)

COMPARAÎT:

M. Lee Richardson,
Secrétaire parlementaire pour le
ministre des Transports

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Finlay MacDonald, *Chairman*

The Honourable Senators:

Atkins	Graham
Beaulieu	Grimard
Bonnell	MacDonald (<i>Halifax</i>)
Eyton	*Murray
Davey	(or Lynch-Staunton)
Forrestall	Spivak
*Frith	Stollery
(or Molgat)	Watt

**Ex Officio Members*

(Quorum 4)

Changes in Membership of the Committee:

Pursuant to Rule 86(4), membership of the Committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Bonnell substituted for that of the Honourable Senator Petten. (October 22, 1991)

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable Finlay MacDonald

Les honorables sénateurs:

Atkins	Graham
Beaulieu	Grimard
Bonnell	MacDonald (<i>Halifax</i>)
Eyton	*Murray
Davey	(ou Lynch-Staunton)
Forrestall	Spivak
*Frith	Stollery
(ou Molgat)	Watt

**Membres d'office*

(Quorum 4)

Modifications de la composition du comité:

Conformément à l'article 86(4) du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit:

Le nom de l'honorable sénateur Ross est substitué à celui de l'honorable sénateur Petten. (le 22 octobre 1991)

ORDER OF REFERENCE

Extract from the *Minutes of the Proceedings of the Senate*, Wednesday, October 2, 1991:

“Pursuant to Order, the Honourable Senator Kelly moved, seconded by the Honourable Senator Barootes, that the Bill C-11, An Act to amend the Railway Act (grain and flour subsidies), be read the second time.

After debate,

The question being put on the motion, it was adopted.

The Bill was then read the second time.

The Honourable Senator Kelly moved, seconded by the Honourable Senator Barootes, that the Bill be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

The question being put on the motion, it was adopted.”

Le greffier du Sénat

Gordon L. Barnhart

Clerk of the Senate

ORDRE DE RENVOI

Extrait des *Procès-verbaux du Sénat* du mercredi 2 octobre 1991:

«Suivant l'ordre adopté, l'honorable sénateur Kelly propose, appuyé par l'honorable sénateur Barootes, que le Projet de loi C-11, Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer (subventions pour le grain et la farine), soit lu la deuxième fois.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le projet de loi est lu la deuxième fois.

L'honorable sénateur Kelly propose, appuyé par l'honorable sénateur Barootes, que le projet de loi soit déféré au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, OCTOBER 22, 1991

(3)

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day in room 257, East Block, at 5:20 p.m., the Chairman, Senator MacDonald, presiding.

Members of the Committee present: The Honourable Senators Atkins, Beaulieu, Davey, Eyton, Forrestall, Graham, MacDonald and Spivak. (8)

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament, Mr. John Christopher.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Appearing: Mr. Lee Richardson, Parliamentary Secretary to the Minister of Transport.

*Witnesses:**From Transport Canada:*

Mr. Clyde McElman, Director, Rail Policy and Programs Branch;

Mr. Ralph Jones, Chief, Rail Freight Programs and Grain.

From Agriculture Canada:

Mr. Howard Migie, Director General, Priorities and Strategies, Grains and Oilseeds;

Mr. Charles Charron, Policy and Industry Relations Officer, Grains and Oilseeds.

The Committee considered its business.

The Honourable Senator Graham moved,—That the Honourable Senator Davey be elected Deputy Chairman of the Committee.

The question being put on the motion, it was adopted.

The Honourable Senator Davey moved,—That the Subcommittee on Agenda and Procedure be composed of the Chairman, the Deputy Chairman and one other member of the Committee, to be designated by the Chairman after the usual consultations and that the quorum be three, so long as the Government and Official Opposition are represented.

The question being put on the motion, it was adopted.

The Honourable Senator Atkins moved,—That the Chairman be authorized to seek authority from the Senate to engage the services of such counsel and technical, clerical and other personnel as may be necessary for the purpose of the Committee's examination and consideration of such bills, subject-matters of bills and estimates as are referred to it; and

That, subject to obtaining such authority, the following budget application for legislation be concurred in and that the Chairman submit same to the Standing Senate Committee on Internal Economy, Budgets and Administration for consideration.

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 22 OCTOBRE 1991

(3)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui dans la salle 257 de l'édifice de l'Est à 17 h 20, sous la présidence du sénateur MacDonald (président).

Membres du Comité présents: Les honorables sénateurs Atkins, Beaulieu, Davey, Eyton, Forrestall, Graham, MacDonald et Spivak. (8)

Présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement, M. John Christopher.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Comparait: M. Lee Richardson, secrétaire parlementaire du ministre des Transports.

*Témoins:**De Transports Canada:*

M. Clyde McElman, directeur, Politiques et programmes ferroviaires;

M. Ralph Jones, chef, Transport du fret ferroviaire et des grains.

D'Agriculture Canada:

M. Howard Migie, directeur général, Direction des priorités et des stratégies, Direction générale des céréales et des oléagineux;

M. Charles Charron, agent des politiques et des relations avec l'industrie, Direction générale des céréales et des oléagineux.

Le Comité poursuit ses travaux.

L'honorable sénateur Graham propose,—Que l'honorable sénateur Davey soit élu président suppléant du Comité.

La question, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Davey propose,—Que le Sous-comité du programme et de la procédure se compose du président, du président suppléant et d'un autre membre du Comité désigné par le président après les consultations habituelles et que le quorum soit de trois, tant que le gouvernement et l'opposition officielle sont représentés.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Atkins propose,—Que le président soit autorisé à demander au Sénat la permission de retenir les services de tout conseiller et autre personnel technique et de bureau qui pourraient se révéler nécessaire aux fins de l'étude par le Comité de tous projets de loi, sujets de projets de loi et budgets qui lui sont renvoyés; et

Que, sous réserve de cette permission, la demande de budget suivante soit adoptée et que le président la soumette au Comité sénatorial permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration pour étude.

SUMMARY OF EXPENDITURES

Professional and other services	\$ 8,700
Transportation and Communications	500
Other expenditures	800

TOTAL \$10,000

The question being put on the motion, it was adopted.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Wednesday, October 2, 1991, the Committee began its examination of Bill C-11, An Act to amend the Railway Act (grain and flour subsidies).

Mr. Richardson and Mr. McElman made brief presentations and with the assistance of Messrs Jones, Migie and Charron, answered questions.

It was agreed,—That the Committee proceed to carry all the clauses from 1 to 4 at once.

It was agreed,—That the Title shall carry.

It was agreed on division,—That the Bill carry.

After debate,

It was agreed,—That the Chairman report the Bill to the Senate without amendment but with observations.

At 6:35 p.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

RÉSUMÉ DES DÉPENSES

Services professionnels et autres	8 700 \$
Transports et Communications	500
Autres	800

TOTAL 10 000 \$

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 2 octobre 1991, le Comité entreprend l'étude du projet de loi C-11, Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer (subventions pour le grain et la farine).

M. Richardson et M. McElman font de brefs exposés et, avec l'aide de MM. Jones, Migie et Charron, répondent aux questions.

Il est convenu,—Que le Comité adopte immédiatement les articles 1 à 4.

Il est convenu,—Que le titre est adopté.

Il est convenu sur division,—Que le projet de loi est adopté.

Après débat,

Il est convenu,—Que le président fasse rapport du projet de loi au Sénat sans amendement, mais avec observations.

À 18 h 35, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

Le greffier suppléant du Comité

Denis Robert

Acting Clerk of the Committee

REPORTS OF THE COMMITTEE

Friday, October 11, 1991

The Standing Committee on Transport and Communications has the honour to table its

FIRST REPORT

Your Committee, which was authorized by the Senate to incur expenses for the purpose of its examination and consideration of such legislation and other matters as were referred to it, reports, pursuant to Rule 105, that the expenses incurred by the Committee during the Second Session of the Thirty-fourth Parliament are as follows:

1. With respect to its examination and consideration of legislation:

Professional and Special Services	\$14,654.93
Transport and Communications	\$ 64.54
Other expenditures	\$ 187.75

2. With respect to the study of Stephenville Inquiry, authorized by the Senate on June 28, 1989:

Professional and Special Services	\$ 5,710.00
Transport and Communications	\$ 8,693.30
Other Expenditures	\$ 120.00

Friday, October 11, 1991

The Standing Committee on Transport and Communications has the honour to present its

SECOND REPORT

Your Committee, to which was referred the Bill C14, An Act to amend An Act to provide for the appointment of a Port Warden for the Harbor of Quebec and An Act to amend and consolidate the Acts relating to the office of Port Warden for the Harbour of Montreal, and to validate certain fees and charges established pursuant thereto, has in obedience to its Order of Reference of Wednesday, September 18, 1991, examined the said Bill and now reports the same without amendment.

Wednesday, October 23, 1991

The Standing Committee on Transport and Communications has the honour to present its

THIRD REPORT

Your Committee, to which was referred the Bill C-11, An Act to amend the Railway Act (grain and flour subsidies), has in obedience to its Order of Reference of Wednesday, October 2, 1991, examined the said Bill and now reports the same without amendment, but with the following observations:

As part of the 1989 federal budget, the At and East grain and flour subsidy was to be terminated effective July 15, 1989.

We are of the opinion that when a sector industrial structure evolves in response to an artificial regulatory framework—as the Halifax and St. John operations did in response to the At

RAPPORTS DU COMITÉ

Le vendredi 11 octobre 1991

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

PREMIER RAPPORT

Votre Comité, qui a été autorisé par le Sénat à engager des dépenses aux fins d'examiner les mesures législatives et autres questions qui lui ont été déferées, dépose, conformément à l'article 105 du Règlement, le relevé suivant des dépenses contractées à cette fin par le comité au cours de la deuxième session de la trente-quatrième législature:

1. Relatif à son étude de mesures législatives:

Services professionnels et spéciaux	14 654,93 \$
Transports et communications	64,54 \$
Autres dépenses	187,75 \$

2. Relatif à son étude sur Stephenville, autorisée par le Sénat le 28 juin 1989:

Services professionnels et spéciaux	5 710,00 \$
Transports et communications	8 693,30 \$
Autres dépenses	120,00 \$

Le vendredi 11 octobre 1991

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

DEUXIÈME RAPPORT

Votre Comité, auquel a été déferé le Projet de loi C-14, Loi modifiant l'Acte pour pourvoir à la nomination d'un gardien de port pour le Havre de Québec et modifiant l'Acte à l'effet d'amender et refondre les actes concernant l'emploi de gardien de port pour le havre de Montréal, et portant validation de certains honoraires, droits et frais, a, conformément à son ordre de renvoi du mercredi 18 septembre 1991, étudié ledit projet de loi et en fait maintenant rapport sans amendement.

Le mercredi 23 octobre 1991

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

TROISIÈME RAPPORT

Votre Comité, auquel a été déferé le Projet de loi C-11, Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer (subventions pour le grain et la farine), a, conformément à son ordre de renvoi du mercredi 2 octobre 1991, étudié ledit projet de loi et en fait maintenant rapport sans amendement, mais avec les observations suivantes:

Aux termes du budget fédéral de 1989, le versement de subventions au transport du grain et de la farine (tarif de l'Est) devait prendre fin le 15 juillet 1989.

Nous sommes d'avis que lorsque la structure industrielle d'un secteur subit une transformation consécutive à un cadre réglementaire artificiel—comme ce fut le cas à Halifax et à St.

and East subsidy—it is incumbent upon the government to provide adequate transitional assistance when that government changes the regulatory framework.

As of October 22, 1991, the Committee was not satisfied that the needed transitional assistance was evident, let alone in effect.

Respectfully submitted,

John avec le tarif de l'Est—le gouvernement doit fournir une aide provisoire appropriée s'il modifie le cadre réglementaire.

En date du 22 octobre 1991, le Comité n'est pas convaincu que cette aide provisoire ait été accordée et encore moins, qu'elle soit en vigueur.

Respectueusement soumis,

Le président

Finlay MacDonald

Chairman

EVIDENCE

Ottawa, Tuesday, October 22, 1991

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-11, to amend the Railway Act, met this day at 5 p.m. to give consideration to the bill.

Senator Finlay MacDonald (Chairman) in the Chair.

The Chairman: Honourable senators, the Selection committee did not report until today the names of the Liberal senators who will sit on this committee. I will instruct the clerk now to make those senators aware of the fact that, in their absence, we held an organizational meeting and we also dealt with Bill C-14. I am delighted to see them here now and I would like to draw their attention to the minutes of that organizational meeting which was held on September 17. These are fairly complete and *pro forma* minutes of an organizational meeting. However, several things are lacking: One is the election of a deputy chairman; the other is the election of a steering committee; third is the presentation of a budget to this committee for presentation to the full Senate.

Are you in a position, Senator Graham, to nominate a deputy chairman?

Senator Graham: Yes; absolutely. I can take care of the first part of the agenda that you outlined at this particular part of the committee, Mr. Chairman.

I would like to nominate Senator Davey as deputy chairman.

The Chairman: Are there further nominations? If not, the motion on the nomination is closed. Is it agreed?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Senator Davey, you are the deputy chairman of this committee. I am personally delighted.

Senator Davey: It is a very humbling task. I promise you that we will forthwith bring more Liberal members to the committee.

The Chairman: As for a steering committee, if the members of the committee agree, I would propose that it be kept to three members and that the members be the chairman, the vice chairman and one member to be selected by the chairman from time to time, depending on the party. The problem is trying to get them together. That is the problem we have on the steering committee. Is that agreed?

Senator Davey: You will, at varying times, have a third person?

The Chairman: Yes, always a third person.

Senator Davey: And that may vary from time to time?

The Chairman: It may vary, yes.

Senator Davey: That is great.

The Chairman: We have prepared a budget, but the only way to describe it is that we have plugged it in. We have asked

TÉMOIGNAGES

Ottawa, le mardi 22 octobre 1991

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, à qui a été renvoyé le projet de loi C-11, loi modifiant la Loi sur les chemins de fer, se réunit aujourd'hui à 17 heures pour étudier le projet de loi.

Le sénateur Finlay MacDonald (président) occupe le fauteuil.

Le président: Honorables sénateurs, le Comité de sélection a indiqué, aujourd'hui seulement, les noms des sénateurs libéraux qui siégeront à ce comité. Je vais demander au greffier de les informer qu'en leur absence, nous avons tenu une séance d'organisation et que nous avons également examiné le projet de loi C-14. Je me réjouis de les voir ici maintenant et je voudrais attirer leur attention sur les procès-verbaux du comité d'organisation qui s'est réuni le 17 septembre. Il s'agit de procès-verbaux assez complets de la séance d'organisation. Mais il manque encore deux choses. Premièrement l'élection d'un vice-président et, deuxièmement, l'élection d'un comité de direction. En troisième lieu, il faut présenter au comité un budget qui sera soumis au Sénat.

Sénateur Graham, êtes-vous en mesure de présenter un candidat pour le poste de président suppléant?

Le sénateur Graham: Oui, certainement. Je peux me charger de la première partie de l'ordre du jour dont vous venez de parler, monsieur le président.

Je voudrais présenter la candidature du sénateur Davey au poste de vice-président.

Le président: Y a-t-il d'autres candidatures? Dans la négative, les mises en candidature sont terminées. Vous êtes d'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: Adopté. Sénateur Davey, vous êtes le président suppléant de ce comité. J'en suis ravi.

Le sénateur Davey: Je m'acquitterai de cette tâche avec humilité. Je vous promets que nous ferons venir davantage de Libéraux au comité.

Le président: Pour ce qui est du comité de direction, si vous êtes d'accord, je propose qu'il soit seulement de trois membres soit le président, le vice-président et un membre que le président choisira de temps à autre dans l'un ou l'autre des partis. Ce qui est difficile, c'est de les réunir. C'est le problème qui se pose au comité de direction. Est-ce d'accord?

Le sénateur Davey: A divers moments, vous aurez une troisième personne.

Le président: Oui, toujours une troisième personne.

Le sénateur Davey: Et cela peut varier de temps à autre?

Le président: Oui.

Le sénateur Davey: Excellent.

Le président: Nous avons préparé un budget, mais nous nous sommes contentés de reprendre l'ancien. Nous avons demandé

[Text]

that this committee approve a budget for presentation to the Senate of \$10,000. Copies are available. For professional and other services the amount is \$8,700; transportation and communications \$500; and other expenditures \$800, for a total of \$10,000.

Just for purposes of information, for 1989 to 1990 we had a budget authorized of \$33,000 and we spent \$14,000. For 1989 to 1990 we had a budget of \$18,970 and we spent \$14,000. You may ask me why—and I hope that you do not—but the figure for temporary help services is \$6,000; for membership and registration fees is \$1,500. Working lunches are \$1,200; telecommunications is \$250, postage freight and courier service is \$250; books, newspaper and periodicals, \$300 I have no idea why. We have just plugged in this figure. This is a very frugal committee. We rarely travel. We will present this budget and try to justify it as best we can, but it is customary for this committee to make such a budget application.

I would like a motion to apply for this amount of money, not knowing how exactly we will use it.

Senator Atkins: I so move.

The Chairman: Very well. Honourable senators, is that agreed?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Thank you very much.

As I mentioned to you, all the other information with regard to the organizational meeting is contained in the appropriate proceedings of the committee. They were published for the meeting of Tuesday September 17, as were the minutes for Bill C-14. That completes the routine business.

Senator Davey: Mr. Chairman I have two matters that I should like to raise. First, the people on this side—and maybe it is our own fault; in fact, it probably is—were not aware until earlier this morning that the committee was meeting tonight and that we would be dealing with this bill. I am also informed that there is another piece of legislation to be dealt with tomorrow afternoon.

The Chairman: Yes.

Senator Davey: That is one of the reasons why we have so few people on this side because we were caught short. It may very well be our own fault—I am not sure that it is not; I do not know that. We are flying a bit blind. We are anxious to proceed with this particular legislation. We could know more about what we are dealing with tomorrow if the clerk could provide us with information, and I will attempt to have more members here at that time.

The Chairman: Yes. Very well. When notice of this meeting was sent out, Senator Davey, you realize that the only people on the Liberal side that I could notify were the automatic *ex officio* members—that is, Senator Frith and Senator Molgat. They were informed of these two meetings.

At the last meeting of the steering committee, the first five names in the alphabet containing the Liberal senators were

[Traduction]

que le comité approuve un budget de 10 000 \$ que nous présenterons au Sénat. Vous pouvez en obtenir la copie. Pour les services professionnels et autres, nous avons prévu 8 700 \$, pour les transports et les communications, 500 \$, pour les autres dépenses, 800 \$, ce qui donne en tout 10 000 \$.

A titre d'information, notre budget autorisé pour 1989 à 1990 s'élevait à 33 000 \$ et nous avons dépensé 14 000 \$. Pour 1989-1990, nous avions un budget de 18 970 \$ et nous en avons dépensé 14 000 \$. Peut-être me demanderez-vous — mais j'espère que non — pourquoi il y a 6 000 \$ pour les services de personnel temporaire, 1 500 \$ pour les frais d'adhésion et d'inscription, 1 200 \$ pour les déjeuners de travail, 250 \$ pour les télécommunications, 250 \$ pour les frais d'affranchissement et les services de messenger et 300 \$ pour les livres, journaux et revues? Je ne peux pas vous le dire. Nous nous sommes contentés de reprendre ce chiffre. Notre comité est très frugal. Nous voyageons rarement. Nous allons présenter ce budget et essayer de le justifier de notre mieux, mais la coutume veut que le comité demande un budget.

Je voudrais que quelqu'un propose une motion pour que nous demandions ce montant, sans savoir exactement comment nous l'utiliserons.

Le sénateur Atkins: Je propose la motion.

Le président: Très bien. Honorables sénateurs, est-ce d'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: Adopté. Merci beaucoup.

Comme je vous l'ai dit, tous les autres renseignements concernant la séance d'organisation figurent dans les procès-verbaux correspondants. Ils ont été publiés pour la séance du mardi 17 septembre ainsi que les procès-verbaux relatifs au projet de loi C-14. Voilà qui termine les affaires courantes.

Le sénateur Davey: Monsieur le président, il y a deux questions que j'aimerais soulever. Premièrement, et c'est probablement de notre faute, nous ne savions pas avant ce matin que le comité devait se réunir ce soir et qu'il examinerait ce projet de loi. J'ai également appris que nous devions examiner un autre projet de loi demain après-midi.

Le président: Oui.

Le sénateur Davey: C'est l'une des raisons pour lesquelles nous sommes si peu nombreux de ce côté-ci. C'est parce que nous avons été pris de court. C'est probablement de notre faute, mais je n'en suis pas certain. Nous nous dirigeons un peu à l'aveuglette. Nous avons hâte d'étudier ce projet de loi. Nous serions mieux renseignés sur ce qui nous attend demain si le greffier pouvait nous communiquer les renseignements voulus. Je vais essayer de faire venir davantage de membres.

Le président: D'accord. Très bien. Lorsque l'avis de cette réunion a été envoyé, sénateur Davey, les seules personnes que j'ai pu avertir, du côté libéral, étaient les membres d'office, c'est-à-dire le sénateur Frith et le sénateur Molgat. Ils ont été informés de la tenue de ces deux réunions.

A la dernière réunion du comité de direction, nous avons pris les cinq premiers noms, par ordre alphabétique, de la liste qui

[Text]

taken. We did not know who the Liberal members on this committee were until today when the Selection committee reported. The clerk had to wait until that time to send out the notices, which you received about an hour and a half or two hours ago.

Senator Davey: Senators Frith and Molgat have been so busy that they neglected to inform us. That is fine; that is their problem. We are on track now. Let us carry on.

The Chairman: I will ask the clerk this: Has the material for tomorrow's meeting been sent out?

Mr. Denis Robert, Acting Clerk of the Committee: No, it has not. I have that material with me here. I intended to give it to the Liberal members today. The other Liberals who are absent will be receiving it this evening at their offices.

Senator Davey: That is fine. Thank you very much.

The Chairman: That material refers to the airport transfers bill that we will be dealing with.

Senator Davey: We are not trying to be critical with anyone; we are just trying to get on track.

The Chairman: All right. Let us get to the business at hand, which is the consideration of Bill C-11, sometimes referred to as the "At and East" bill.

To-day we have with us the Parliamentary Secretary to the Minister of Transport, Mr. Lee Richardson. Mr. Richardson, could you identify the other officials whom you have with you so that we will be able to speak to them?

Mr. Lee Richardson, Parliamentary Secretary to the Minister of Transport, Transport Canada: I will. Thank you, Mr. Chairman. I appreciate the opportunity to be here. I consider it an honour to be here. With me today is Charles Charron, Policy and Industry Relations Officer in Grains and Oilseeds; Howard Migie, Director General Priorities and Strategies, Grains and Oilseeds; Ralph Jones, Chief, Rail Freight Programs and Grain; and Clyde McElman, Director, Rail Policy and Programs Branch in Transport Canada.

We are here prepared to answer any questions that you may have on the bill.

The Chairman: Would you like to make any kind of opening statement or take us through it? As you can see from Senator Davey's question, he is maybe at a bit of a loss because he just received the information on the bill.

We are fairly well aware of the bill. We have a summary of it, and so on, but perhaps someone might like to elaborate on that summary or give those of us who have not had an opportunity to study it the benefit of some insight into it.

Mr. Richardson: Very well. By way of background, that would be useful.

Mr. Clyde McElman, Director, Rail Policy and Programs Branch, Transport Canada: The legislation came as a consequence of an announcement as part of the budget announcements in the spring of 1989. At that time it was indicated by the government that, as a budgetary measure, an action would be taken on what is known as the "At and East" subsidy. This

[Traduction]

incluait les sénateurs libéraux. Nous ne savions pas qui étaient les membres de ce comité du Parti libéral avant que le Comité de sélection ne fasse son rapport aujourd'hui. Le greffier a dû attendre jusque-là pour envoyer les avis, que vous avez reçus il y a environ une heure et demie ou deux heures.

Le sénateur Davey: Les sénateurs Frith et Molgat ont été si occupés qu'ils ont omis de nous en informer. Parfait. Nous sommes maintenant sur la voie. Continuons.

Le président: J'ai une question à poser au greffier. Les documents pour la réunion de demain ont-ils été envoyés?

M. Denis Robert, greffier suppléant du comité: Non. Je les ai ici. J'allais les remettre aux membres libéraux aujourd'hui. Les autres Libéraux qui sont absents les recevront ce soir, à leur bureau.

Le sénateur Davey: C'est très bien. Merci beaucoup.

Le président: C'est le projet de loi sur la cession des aéroports que nous étudions.

Le sénateur Davey: Nous n'essayons pas de critiquer qui que ce soit; nous voulons seulement partir du bon pied.

Le président: Très bien. Mettons-nous au travail. Nous devons examiner le projet de loi C-11 que l'on désigne parfois comme le projet de loi sur les tarifs de l'Est.

Nous recevons aujourd'hui le secrétaire parlementaire du ministre des Transports, M. Lee Richardson. Monsieur Richardson, pourriez-vous nous présenter les personnes qui vous accompagnent afin que nous puissions leur parler?

M. Lee Richardson, secrétaire parlementaire du ministre des Transports, Transports Canada: Certainement. Merci, monsieur le président. C'est pour moi un honneur que d'être ici aujourd'hui. Je suis accompagné de Charles Charron, agent de la politique et des relations avec l'industrie, Céréales et oléagineux; Howard Migie, directeur général des priorités et stratégies, Céréales et oléagineux; Ralph Jones, chef, Programmes - transport du fret ferroviaire et des céréales et Clyde McElman, directeur de la direction des politiques et programmes de Transports Canada.

Nous sommes prêts à répondre aux questions que vous voudrez nous poser au sujet du projet de loi.

Le président: Voudriez-vous faire une déclaration liminaire ou passer le projet de loi en revue avec nous? Comme vous pouvez le constater, d'après la question du sénateur Davey, il ne sait peut-être pas trop où il en est parce qu'il vient d'obtenir des renseignements sur le projet de loi.

Nous connaissons assez bien cette mesure. Nous en avons un résumé, mais peut-être quelqu'un voudrait-il récapituler ses principaux points ou donner une idée de son contenu à ceux qui n'ont pas eu la possibilité de l'étudier.

M. Richardson: Certainement. Il serait bon de décrire le contexte de cette mesure.

M. Clyde McElman, directeur, politique ferroviaire et programmes, Transports Canada: Ce projet de loi fait suite aux mesures annoncées dans le budget du printemps 1989. Le gouvernement avait alors indiqué qu'une mesure budgétaire serait prise à l'égard de la subvention dite de l'Est. Il s'agit d'une subvention prévue par la Loi sur les chemins de fer. Au départ,

[Text]

is a statutory subsidy provision under the Railway Act. It started as an expenditure program at a much earlier time and was made statutory after a period of operation.

The government's announcement that it would be a measure within the budgetary package guided the drafting of the legislation, including the feature that called for an implementation date for the change. The implementation date set out in the legislation will cancel the subsidy effective July 16, 1989.

There were practical questions and problems. The budgetary announcement provided for a brief period of consultation with the industry, not on the question of whether this change would occur but on how to practically implement it, what to do about grain and flour that was already accepted for shipment under a subsidized rate, and how one could reasonably allow for the clearance of such grain from the system and not invoke any special hardships on particular parties who had entered into arrangements in good faith.

It has to be noted that it came out in the consultations that occurred at that time that there were some longer-term arrangements and commitments which were, to some degree, adversely affected. But to the extent that those problems could be dealt with, the bill incorporated a feature that simply said that if the product was in the system on July 15, it had until the subsequent date of January 1, 1990 to clear the system, whether it was back in a country elevator on the prairies or in an elevator in Ontario. So long as the grain moved through the handling pipeline and cleared the port of export by the subsequent January 31, then the subsidized rate continued to apply. However, any new shipments of these products that originated after the July 16 cut-off would no longer receive a subsidy. So that was an attempt, by way of some reasonably flexible measures, to accommodate the interests of parties affected by goods in transit.

There is a retroactive clause in the legislation, the nature of which was a reflection, again, of a budgetary announcement. While it was not a ways and means motion, which traditionally come into effect on announcement in the budget statement, it was in a package of measures that had that character. That was the reasoning that incorporated the retroactive feature into the legislation. It was acknowledged then—although I do not think anyone involved in those discussions had the foresight to suggest that it might take this long for the matter to proceed through Parliament—that there was a possibility that the parliamentary process would not be complete by the implementation date. In fairness to the parties who would make business arrangements, there had to be the certainty of the cutoff date so that their interests and planning could be protected.

So the principle features were the date, the provision for the flow-through to clear the system and some certainty of the rate-setting arrangements so that there would be a smooth transition from subsidized to non-subsidized movements. If that gives you a feeling for the bill, I would be prepared to answer questions.

The Chairman: Could you tell us the rationale? You took \$32 million away from that subsidy. Why did you do that? I

[Traduction]

il s'agissait d'un programme de dépenses et au bout d'un certain temps, cette subvention a été inscrite dans la loi.

La mesure budgétaire annoncée par le gouvernement a guidé la rédaction du projet de loi y compris les dispositions prévoyant une date de mise en oeuvre pour les changements. La date d'entrée en vigueur figurant dans la loi abolira la subvention à compter du 16 juillet 1989.

Il y avait un certain nombre de problèmes pratiques à résoudre. Cette mesure prévoyait une brève période de consultations avec l'industrie, non pas quant à savoir si ces changements auraient lieu, mais plutôt quant à la façon de les effectuer, de ce qu'il y avait lieu de faire pour les céréales et la farine dont la livraison avait déjà été convenue à un tarif subventionné de façon à ce qu'elles puissent être transportées sans difficulté pour les parties qui avaient conclu des ententes de bonne foi.

Signalons que les consultations que nous avons eues alors nous ont appris que des ententes et des engagements à long terme avaient été conclus et qu'ils se trouveraient compromis dans une certaine mesure. Mais pour régler ces problèmes, le projet de loi incluait une disposition disant simplement que si le produit se trouvait déjà dans le réseau le 15 juillet, il bénéficierait de la subvention jusqu'au 1^{er} janvier 1990, qu'il se trouve dans un élévateur des Prairies ou de l'Ontario. Du moment que le grain était acheminé et quittait le port d'exportation avant le 31 janvier suivant, le tarif subventionné continuait à s'appliquer. Néanmoins, les nouveaux chargements effectués à compter du 16 juillet ne bénéficieraient plus de la subvention. Il s'agissait de mettre en place des mesures suffisamment souples pour tenir compte des intérêts des parties qui avaient des marchandises en transit.

Le projet de loi comporte une clause rétroactive qui reflète également l'exposé budgétaire. Cela n'a pas été fait sous la forme d'une motion des voies et moyens qui, normalement, entre en vigueur dès l'annonce du budget, mais plutôt d'un ensemble de mesures ayant le même effet. Voilà pourquoi cette clause rétroactive a été inscrite dans la loi. Je ne pense pas que ceux qui ont aux discussions aient vraiment cru que cette question mettrait autant de temps à aboutir devant le Parlement, mais on s'est rendu compte que le processus parlementaire ne serait peut-être pas achevé avant la date d'entrée en vigueur. Il fallait donc que les parties contractantes soient certaines de la date d'abolition de la subvention afin qu'elles puissent protéger leurs intérêts et planifier leurs activités.

Par conséquent, les principales dispositions du projet de loi sont la date d'entrée en vigueur, le délai accordé pour acheminer les chargements déjà dans le réseau et les certitudes offertes quant au tarif de façon à faciliter l'élimination de la subvention. Si cela vous donne une bonne idée de la tenue du projet de loi, je suis prêt à répondre à vos questions.

Le président: Pourriez-vous nous expliquer sa raison d'être? Vous supprimez une subvention de 32 millions de dollars. Pourquoi le faites-vous? Je connais la réponse, mais j'aimerais

[Text]

know the answer, but I would like you to explain the rationale behind the removal of that subsidy.

Mr. McElman: The original purpose of the subsidy, I think, is perhaps the most direct answer here. The subsidy was set up to protect Canadian movements when rates through American Atlantic seaboard ports were made artificially low at one point. It was to protect the movement through Canadian facilities by providing the subsidy and keeping the cost of movement lower than it would be otherwise. While that measure was present at the time that the subsidy was established, the assessments done in more recent times indicate that the winter export movements, in particular, would continue to use Canadian facilities, although not necessarily the ports of Saint John and Halifax. That was one of the considerations as to whether the original purposes of the legislation had, to some considerable degree, expired. The other principle reason for the decision was that the government at that time was developing a budget, and had to look at possible sources for savings, and in the review this program was identified by the Minister of Finance and announced in the budget.

Senator Spivak: The elements of this legislation have now been in place since July 16, 1989. I notice that the cost of the subsidies prior to implementation were in excess of \$32 million. The Atlantic Provinces Transportation Commission information which we have before us, identifies the impact on the Atlantic provinces to be in the order of approximately \$34 million. What do you think of their proposal, and has the impact been as severe as they have suggested? Has this measure saved the government money? In answering that question would you comment on the employment impact? They have estimated that it would result in some \$8 million in employment. Is that justified? Also, how does that affect the viability of the railroad operation, and does it have any effect on the employment situation in Thunder Bay?

Mr. McElman: The decision to incorporate a budget measure and implement it is normally a complex calculation that is performed at the Department of Finance. I will not presume to say what that calculation was. I have no direct knowledge of what net savings figure they ultimately arrived at. The estimate made shows their estimation and their assessment of those factors. Presumably had a different estimate been made by the Department of Finance, they would not have incorporated a budget measure that would not have achieved any savings. What the difference is I have no way of identifying.

As to the effect on the viability of the railways, simply put, the operations in Atlantic Canada of both Canadian National and Canadian Pacific are continuing. They have had a period of difficulty with all their operations, due to the current downturn across the country. There is no question that the Atlantic region contributes the same volume of business to this industry as, say, the heavy traffic for oil, coal, grain and potash in western Canada, but their decisions about investment and about adequacy of revenues and adjustments to their system are things that they examine nation-wide, and they must monitor very carefully their performance in any given region. Clearly,

[Traduction]

que vous nous expliquiez la raison pour laquelle cette subvention a été abolie.

M. McElman: La meilleure façon de vous répondre est sans doute de vous rappeler le but initial de cette subvention. Elle a été offerte pour protéger les transporteurs canadiens à l'époque où les ports américains de la côte atlantique avaient abaissé leurs tarifs de façon artificielle. Il s'agissait donc de favoriser le transport du grain dans le réseau canadien en maintenant les tarifs à un niveau plus bas qu'il ne l'aurait été normalement. Malgré la mise en place de cette mesure les évaluations récentes révèlent que, pendant l'hiver, les chargements à destination des marchés d'exportation continuent à emprunter le réseau canadien, même si ce n'est pas nécessairement les ports de Saint-Jean et de Halifax. C'est une des raisons pour lesquelles cette mesure a beaucoup perdu de son utilité initiale. L'autre grande raison est que le gouvernement établissait alors son budget et qu'il cherchait à économiser par tous les moyens. A l'issue de la révision des programmes, le ministre des Finances a jugé possible d'économiser de ce côté-là et il l'a annoncé dans le budget.

Le sénateur Spivak: Les éléments de cette loi sont en place depuis le 16 juillet 1989. Je remarque qu'avant leur entrée en vigueur, ces subventions coûtaient plus de 32 millions de dollars. D'après les renseignements fournis par la Commission des transports des provinces de l'Atlantique, cette mesure aura des répercussions de l'ordre de 34 millions de dollars sur les provinces de l'Atlantique. Que pensez-vous de ces affirmations et les répercussions ont-elles été aussi graves qu'indiqué? Cette mesure a-t-elle permis au gouvernement d'économiser de l'argent? Pourriez-vous également nous parler de ses conséquences sur l'emploi. La Commission a évalué la perte à 8 millions sur le plan de l'emploi. Est-ce exact? D'autre part, en quoi cela compromet-il la viabilité des chemins de fer et ces dispositions ont-elles des répercussions sur la situation de l'emploi à Thunder Bay?

M. McElman: La décision de mettre en oeuvre une mesure budgétaire fait généralement suite à des calculs très complexes qui sont effectués par le ministère des Finances. Je ne peux pas vous dire quels sont les résultats de ces calculs. Je ne sais pas exactement à quels chiffres le ministère est arrivé quant à l'économie nette. Les chiffres présentés indiquent qu'il a évalué ces facteurs. Si le ministère des Finances en était arrivé à des conclusions différentes, il n'aurait probablement pas proposé une mesure budgétaire qui n'aurait pas permis de réaliser la moindre économie. Pour ce qui est du montant exact de cette économie, je ne suis pas en mesure de vous le dire.

Pour ce qui est de la viabilité des chemins de fer, disons simplement que le Canadien National et le Canadien Pacifique poursuivent leurs activités dans la région de l'Atlantique. Ils ont connu des difficultés à la suite du ralentissement de leurs opérations dans l'ensemble du pays. La région de l'Atlantique ne leur apporte certainement pas le même volume d'activités que le pétrole, le charbon, les céréales et la potasse dans l'ouest du pays, par exemple, mais les chemins de fer sont en train d'examiner, à l'échelle de tout le Canada, si leurs investissements et leurs recettes sont suffisants et s'il y a lieu de rajuster leur réseau. Ils doivent également suivre de très près les résul-

[Text]

the results of those assessments are that they have a going-concern operation in Atlantic Canada. The total volume of business in Atlantic Canada has not been a determining factor in the viability of their two operations.

In terms of employment in the case of Saint John, the elevator operation came to an end there and port employment has been affected to a degree. Those impacts were known and assessed in the development of the budgetary decision. With any budgetary decision that is ending an expenditure program, some impact in related areas is inevitable and known to occur. In terms of Thunder Bay, the concerns in that port as regards grain and flour relate more to the balance of the flow of grain, whether for export or for consumption in eastern Canada, as between the west coast ports and Thunder Bay. If I had to characterize concerns in the port of Thunder Bay, that is their fundamental issue. This movement has a very small impact, similar to the impact on the railway business. It is measurable but not a major factor in the viability of the elevator or port operation in Thunder Bay.

Senator Graham: Mr. Chairman, I notice that the last clause of the bill says that:

Subsections 1(1) and (2) shall come into force or be deemed to have come into force on July 6, 1989.

Sections 2 and 3 shall come into force on April 1, 1990.

All this without benefit of legislation. I am wondering how you do that.

Mr. Ralph Jones, Chief, Rail Freight Programs and Grain, Transport Canada: I am not sure that I totally understand your question. Basically all participants have supported and gone along with the process, even though the legislation has not been passed. Subsidized grain has not been shipped after that date. They have not put in any billings for it or anything else. So the system has been operating as if the effective date was July 1989 with the carry over to July 31, 1990. Does that answer your question?

Senator Graham: Could you identify the people, institutions or companies whom you call participants?

Mr. Jones: The railways, primarily.

Mr. McElman: We had open meetings, both here in Ottawa and in Winnipeg, shortly after the budget announcements and met with millers, elevator operators, and any concerned individual that wished to be there, with railway companies—basically the trade, if I may characterize it in that way. So all the parties who had known interests in transactions that were affected were contacted and invited to attend those sessions, and they were well attended in both places. So we are fairly confident that if it was not an exhaustive expression of concerns, it was a goodly representative expression of concerns about implementation problems and the adverse effects. There were many representations to the effect that this should not occur. Our only response as public officials was that while we could report that expression of concern, we were not in a position to follow through, but we were, however, in a position to

[Traduction]

tats qu'ils obtiennent dans une région donnée. Il ressort de ces évaluations que leurs activités sont viables dans la région de l'Atlantique. Le volume total du trafic dans les provinces de l'Atlantique n'a pas été un facteur déterminant pour la rentabilité des deux compagnies.

En ce qui concerne l'emploi, dans le cas de Saint-Jean, l'élévateur a cessé ses activités et l'emploi, dans le port, a été touché dans une certaine mesure. La décision budgétaire avait été prise en fonction de ces répercussions. Toute décision budgétaire qui met fin à un programme de dépenses a des conséquences inévitables dans les domaines connexes. Pour ce qui est du port de Thunder Bay, c'est surtout le maintien d'un juste équilibre entre les ports de la côte ouest et Thunder Bay pour l'acheminement du grain et de la farine destinés à l'exportation ou à la consommation dans l'est du Canada qui pose un problème. Je dirais que tel est le problème fondamental du port de Thunder Bay. Ce trafic a de très faibles répercussions sur les chemins de fer. Il est mesurable, mais il ne s'agit pas d'un facteur important pour la viabilité de l'élévateur ou des opérations portuaires.

Le sénateur Graham: Monsieur le président, je constate au dernier article du projet de loi que

Les paragraphes 1 et 2 entreront en vigueur ou seront réputés être entrés en vigueur le 16 juillet 1989.

Les articles 2 et 3 entrent en vigueur le 1^{er} avril 1990.

—tout cela sans que la loi ne soit adoptée. Je me demande comment vous pouvez le faire.

M. Ralph Jones, chef, Programmes, transport du fret ferroviaire et grain, Transports Canada: Je ne suis pas sûr d'avoir bien compris votre question. A peu près tous les participants ont soutenu ce processus, même si la loi n'était pas encore adoptée. Il n'y a plus eu d'expéditions de grain subventionné après la date indiquée. Ils n'ont plus émis la moindre facture ou d'autres documents basés sur la subvention. Par conséquent, le réseau fonctionne comme si la date d'entrée en vigueur avait été de juillet 1989 au 31 juillet 1990. Cela répond-il à votre question?

Le sénateur Graham: Pourriez-vous préciser qui sont les personnes, les institutions ou les entreprises que vous désignez comme les participants?

M. Jones: Ce sont surtout les chemins de fer.

M. McElman: Peu après la présentation du budget, nous avons tenu des réunions ici, à Ottawa, et à Winnipeg et nous avons rencontré les minotiers, les exploitants d'élévateur, les compagnies ferroviaires, autrement dit l'industrie. Nous avons donc communiqué avec tous les intéressés et nous les avons invités à participer à ces réunions qui ont attiré beaucoup de monde dans les deux villes. Par conséquent, même si tous les points de vue n'ont pas été exprimés, nous avons pu nous faire une bonne idée des problèmes de mise en oeuvre et des conséquences négatives que susciterait cette mesure. De nombreux participants étaient contre. En tant que représentants du gouvernement, nous leur avons seulement répondu que même si nous pouvions faire part de leurs préoccupations, nous n'étions pas en mesure d'y donner suite, mais que nous pouvions discuter des problèmes de mise en oeuvre et voir comment libeller la

[Text]

discuss the problems of implementation and how, in fashioning this legislation, we could attend to the problems that the trade was identifying in those sessions and in follow-up discussions that we had, mainly by phone but occasionally by direct meetings.

Senator Graham: Senator Spivak made reference to the Atlantic provinces and similar recommendations that they had made. I think perhaps you were making reference to a submission made by the Atlantic Provinces Transportation Commission.

Senator Spivak: The Atlantic Provinces Transportation Commission, yes.

Senator Graham: Then I come back to Mr. McElman and ask him what kind of consultation he would have had with an organization like the Atlantic Provinces Transportation Commission. Would those representatives have been included in the kind of consultation that you talked about that took place particularly in Ottawa, not necessarily in the west?

Mr. McElman: My recollection is that they were represented in the Ottawa session; they were certainly invited. I would have to check my notes, but I am 98 per cent certain that they were represented there and raised their immediate expressions of concern. However, more importantly, with that organization we have maintained a continuing dialogue on this matter and they have not only made efforts to identify what they thought were the problems, but have made very constructive efforts to work with the parties to see if industry—identified and industry—implemented solutions to some of the difficulties that they see associated with the bill could, in fact, be developed. They have also made representations to government where they thought particular measures from government might be involved. Throughout, that organization has had a continuous involvement and has made continuous representations and taken very positive initiatives.

Senator Graham: Were any of their recommendations accepted?

Mr. Howard Migie, Director General, Priorities and Strategies: Perhaps I can help a little here. The Atlantic Provinces Transportation Commission, even before the legislation and the budget came to pass, was urging a different kind of program and suggesting that, rather than spending \$32 million they had a proposal that would do part of what the "At and East" subsidy did for \$10 million.

After the subsidy was taken away and was no longer available, we had set up a group focusing mainly on agriculture, but the Atlantic Provinces Transportation Commission was there. We had a 24-person steering committee and we hired a consultant to look at the viability of elevators. One of the options that we did look at was their particular proposal, that is, could we introduce that particular proposal and how did it stand up in terms of viability. The conclusion of the group was that there could be a viable elevator at Halifax with a lot less money than their particular proposal. They have been involved throughout the process. When we did look at options and what

[Traduction]

loi de façon à régler les difficultés mises en lumière par l'industrie au cours de ces réunions et des discussions ultérieures que nous avons eues, surtout par téléphone, mais parfois face à face.

Le sénateur Graham: Le sénateur Spivak a fait mention des recommandations formulées par les provinces de l'Atlantique. Vous vouliez peut-être parler du mémoire de la Commission des transports des provinces de l'Atlantique.

Le sénateur Spivak: Oui, la Commission des transports des provinces de l'Atlantique.

Le sénateur Graham: Je m'adresserai donc de nouveau à M. McElman pour lui demander quelles consultations le ministère a eues avec la Commission. Ses représentants ont-ils participé aux consultations dont vous avez parlé et surtout à celle d'Ottawa et pas nécessairement celle de l'Ouest?

M. McElman: Si je me souviens bien, la Commission était représentée à la réunion d'Ottawa. Elle a certainement été invitée. Il faudrait que je vérifie mes notes, mais je suis certain, à 98 p. 100 que ses représentants étaient là et qu'ils nous ont fait part de leurs inquiétudes immédiates. Néanmoins, le plus important est que nous sommes restés continuellement en contact avec la Commission à ce sujet et qu'elle a non seulement cherché à mettre en lumière les problèmes que cette mesure allait poser selon elle, mais également déployé des efforts très constructifs pour voir, avec les intéressés, si l'industrie avait des solutions à proposer ou si elle avait pris des dispositions pour régler certaines des difficultés que posait le projet de loi. La Commission a également fait des instances au gouvernement au sujet de certaines mesures qu'elle souhaitait lui voir prendre. Depuis le début, cet organisme a participé continuellement à l'examen de la question, il a fait des instances persistantes et pris des initiatives très positives.

Le sénateur Graham: Certaines de ses recommandations ont-elles été acceptées?

M. Howard Migie, directeur général, priorités et stratégies: Je pourrais peut-être répondre à cela. La Commission des transports des provinces de l'Atlantique réclamait un type de programme différent, avant même que cette loi ne soit présentée et le budget ne soit adopté. Elle a fait valoir qu'au lieu de coûter 32 millions de dollars, sa proposition concernant le tarif de l'Est n'en coûterait que 10.

Une fois la subvention abolie, nous avons constitué un groupe qui s'est surtout intéressé à l'agriculture, mais la Commission des transports des provinces de l'Atlantique y était représentée. Nous avons formé un comité de direction de 24 personnes et engagé un expert-conseil pour étudier la viabilité des élévateurs. Nous avons examiné notamment la proposition de la Commission pour voir si elle permettait d'assurer la viabilité. Le groupe a conclu qu'il serait possible de maintenir un élévateur rentable, à Halifax, en dépensant beaucoup moins d'argent que ne le prévoyait la proposition en question. La Commission a participé au processus d'un bout à l'autre. Lorsque nous avons examiné les diverses options et celle qui conve-

[Text]

was the best option in terms of a limited objective, such as a viable elevator at Halifax, their option was much more costly.

I guess this comes from an earlier question. For \$32 million per year we are moving grain in Canada through a certain route and through certain facilities. Without that \$32 million in place, we are still moving the grain in Canada for export but it is going through a different route and through different facilities, largely determined by our clients or customers of the board, as well as maximizing the return to the farmer.

Senator Graham: What has it done to the cost of grain?

Mr. Migie: It has not affected the price of grain that would be received on the prairies. In terms of this program, the At and East did not affect the price of grain for local use in Atlantic Canada; it was targeted towards exporting that grain or the flour. We still have the Feed Freight Assistance Program which subsidizes the transport for feed grain for local use on the prairies.

Senator Graham: So the cancellation of the "At and East" subsidy has not had the effect of increasing the price of grain in Atlantic Canada; is that what you are saying?

Mr. Migie: What this study that we had undertaken demonstrated is that if, as an indirect consequence of the At and East subsidy no longer being in effect, the Halifax elevator closed, there would be less competition for rail and one could expect an estimated \$10 per tonne higher price for grain because of higher rail costs. When the "At and East" subsidy went, we were into confidential rates for the movement by rail. The conclusion was that having the water option there, having an elevator that can receive grain by water for local use, was worth approximately \$10 per tonne to the local industry.

However, they also concluded that the Halifax elevator was still viable given the tonnages that were there, but would probably not justify reinvestment or major investment, so there was a long-term concern.

One other point is that there is a livestock feed board. There is a program called Feed Freight Assistance and it is an open question whether the price went up \$10 per tonne, the government would come forward and subsidize more. It is not a statutory obligation.

The Chairman: Senator Graham, I wonder if you would permit Senator Forrestall a supplementary question.

Senator Forrestall: I think my supplementary has been answered. There were three very distinct proposals, and perhaps you might comment on the other two. One of them was wrapped up in the privatization of the Halifax and/or Saint John elevators, or turning them into a co-operatively-owned facility. How did all of this get rejected out of hand? As professional people, as the people who have to advise, how did you rationalize the dismissal out of hand of the concept of importing grains or barleys from Europe into eastern Canada a lot cheaper?

[Traduction]

naît le mieux compte tenu d'un objectif limité comme celui de l'élevateur de Halifax, nous avons conclu que la solution proposée par la Commission coûterait beaucoup plus cher.

Cela nous ramène à une question antérieure. Pour 32 millions par an, nous transportons le grain, au Canada, en passant par un certain itinéraire et certaines installations. Sans ces 32 millions, nous continuons à transporter le grain destiné aux marchés d'exportation, mais en passant par une route et des installations différentes, qui sont déterminées en grande partie par nos clients ou ceux de la Commission ainsi que la nécessité d'assurer à l'agriculteur le rendement maximum.

Le sénateur Graham: Quelles conséquences cela a-t-il eu sur le prix de revient du grain?

M. Migie: Cela n'a pas eu de conséquences sur le prix obtenu pour le grain dans les Prairies. Le tarif de l'Est n'avait pas de répercussion sur le prix du grain utilisé localement dans la région de l'Atlantique; il visait plutôt les exportations de grain ou de farine. Nous avons toujours le Programme d'aide au transport des aliments du bétail qui subventionne le transport des céréales fourragères destinées aux éleveurs des Prairies.

Le sénateur Graham: Par conséquent, l'abolition du tarif de l'Est n'a pas eu pour effet d'augmenter le prix du grain dans la région de l'Atlantique, c'est bien ce que vous voulez dire?

M. Migie: Notre étude a démontré que si, à la suite de l'abolition du tarif de l'Est, l'élevateur d'Halifax ferait ses portes, il y aurait moins de concurrence dans le secteur ferroviaire et il faudrait s'attendre à une augmentation du prix du grain de 10 \$ la tonne à cause de la hausse des frais de chemin de fer. Lorsque le tarif de l'Est a été aboli, nous sommes passés au tarif confidentiel pour le transport ferroviaire. Nous avons conclu que la possibilité de transporter le grain par eau et l'existence d'un élévateur capable de recevoir, par eau, le grain pour la consommation locale représentaient une valeur d'environ 10 \$ la tonne pour l'industrie de la région.

Le groupe a également conclu que l'élevateur de Halifax restait viable étant donné le tonnage qu'il recevait, mais qu'un réinvestissement ou un investissement majeur ne serait sans doute pas justifié. Cela pose donc un problème à long terme.

Nous avons également un office des aliments du bétail. Il y a un programme d'aide au transport des aliments du bétail et il s'agit donc de voir si le gouvernement accordera une subvention au cas où le prix augmenterait de 10 \$ la tonne. La loi ne l'y oblige pas.

Le président: Sénateur Graham, permettez-vous au sénateur Forrestall de poser une question supplémentaire.

Le sénateur Forrestall: Je crois qu'on a déjà répondu à ma question supplémentaire. Trois propositions distinctes ont été formulées. Peut-être pourriez-vous nous parler des deux autres. L'une d'elles consistait à privatiser les éleveurs de Halifax ou de Saint-Jean ou d'en faire des coopératives. Pourquoi a-t-on rejeté totalement cette proposition? En tant que conseillers professionnels, comment avez-vous pu rejeter l'idée d'importer du grain ou de l'orge d'Europe, pour l'est du Canada, à un coût bien moindre?

[Text]

What about the American corn problem? Were these questions in front of you as you were arriving at your decisions with respect to this matter?

Mr. Migie: As I mentioned, after the government introduced the measure in a budget, we did set up this steering committee that did look at a lot of issues such as the ones that you have mentioned in terms of access for grain in Atlantic Canada. Not that it was directly tied into the At and East subsidy, but a question was raised as to whether there were other programs in Canada that were raising the price of grain to the Atlantic industry. We do not, for example, permit free importation of European wheat and barley in competition with Canadian product. There are some occasions when the European community is offering subsidies that are large enough that they would be able to compete, but an import permit from the Wheat Board is needed and that option does not receive a lot of favour among the grain community, and agriculture in general, because of the subsidy war that we have now.

There are some opportunities from time to time when, it is true, subsidized product from Europe, wheat or barley, can be brought into Canada cheaper than we can bring that product to Atlantic Canada, even with the up to \$50 a tonne subsidy on transport for feed freight assistance, depending on region.

With respect to the corn issue, there is a corn countervail which was instituted through due process in response to the U.S. subsidies programs, and it appears that it will be taken off. That countervail does raise the price of corn to eastern Canada. However, it appears that the countervail will no longer be in force after March of next year. The Ontario corn producers have decided not to request its continuation, so that will help.

Senator Forrestall: Thank you, Senator Graham.

Senator Graham: Mr. McElman made reference to closing the elevator in Saint John and mentioned the word "employment". You did not give us any statistics in that respect. Obviously there were jobs lost. Could you give us the number of jobs lost?

Mr. McElman: The information that we have is that there were a total of 90 direct jobs, 11 of which were full-time employees. It is an equivalency measure to produce the 90 figure, and includes people who work part-time.

Senator Graham: I know Senator MacDonald and Senator Forrestall would be very interested in knowing about the future of the elevator in Halifax. Are you confident that it will be a viable operation well into the future, despite the removal of the "At and East" subsidy?

Mr. McElman: From the information presently available, their business did drop subsequent to this. Their level prior to this was in the vicinity of 1.1 million tonnes and has dropped to the vicinity of 700,000 tonnes, if my recollection is correct, and has stabilized there. The best outlook that we have at the present time is that from that stabilized base they are expect-

[Traduction]

Et qu'en est-il du problème du maïs américain? Avez-vous tenu compte de ces questions pour prendre vos décisions?

M. Migie: Comme je l'ai dit, après la présentation du budget, nous avons constitué ce comité de direction qui a examiné un tas de questions comme celle que vous avez mentionnée en ce qui concerne l'approvisionnement en grain de la région de l'Atlantique. La question n'était pas directement reliée à celle du tarif de l'Est, mais nous nous sommes demandés s'il n'y avait pas au Canada d'autres programmes qui contribuaient à augmenter le prix du grain pour l'industrie de l'Atlantique. Par exemple, nous n'autorisons pas la libre importation de blé et d'orge européens qui concurrenceraient les produits canadiens. Il arrive parfois que la Communauté européenne offre des subventions suffisamment importantes pour lui permettre de nous concurrencer, mais il faut pour cela un permis d'importation de la Commission du blé. Les céréaliculteurs et l'agriculture en général ne sont pas très chauds à l'égard de ce genre de solution étant donné la guerre des subventions qui se déroule actuellement.

Il arrive parfois, en effet, que du blé ou de l'orge subventionné d'Europe puisse être importé au Canada pour moins cher que nous ne pouvons acheminer ce produit jusqu'à la région de l'Atlantique, même avec la subvention maximale de 50 \$ la tonne accordée, selon la région, dans le cadre de l'aide au transport des aliments du bétail.

En ce qui concerne le maïs, des droits compensateurs ont été instaurés à la suite des programmes de subvention américains, mais il semble qu'ils seront supprimés, ce qui augmentera le prix du maïs pour l'ouest du pays. Apparemment, ces droits compensateurs ne seront plus en vigueur à compter de mars prochain. Les producteurs de maïs de l'Ontario ont décidé de ne pas demander son maintien, si bien que cela devrait faciliter les choses.

Le sénateur Forrestall: Merci, sénateur Graham.

Le sénateur Graham: M. McElman a parlé de la fermeture de l'élévateur de Saint-Jean en faisant allusion à l'emploi. Vous ne nous avez pas donné de chiffre à cet égard. Bien entendu, il y a eu des pertes d'emplois. Pourriez-vous nous les chiffrer?

M. McElman: D'après nos renseignements, il y avait en tout 90 emplois directs, dont 11 à plein temps. Ce chiffre de 90 représente l'équivalent d'emplois à plein temps et comprend les employés à temps partiel.

Le sénateur Graham: Je sais que les sénateurs MacDonald et Forrestall s'intéressent beaucoup à l'avenir de l'élévateur de Halifax. Croyez-vous qu'il va rester rentable pendant de longues années, malgré l'abolition du tarif de l'Est?

M. McElman: D'après les renseignements dont nous disposons, le volume d'affaires de l'élévateur a baissé. Son niveau antérieur était de 1,1 million de tonnes et il est tombé à environ 700 000 tonnes, si je me souviens bien. Il s'est stabilisé à ce niveau. Compte tenu de cette stabilisation, il semble que l'élévateur s'attende à une croissance modeste, mais persistante de son volume d'activités.

[Text]

ing modest but continuing growth in the volume that they are handling.

Senator Graham: However, in Halifax that must have meant a net loss of jobs.

Mr. McElman: There were jobs lost in the elevator there, some of which clearly came from the impact of the subsidy termination. But it must be said that the management and operation of the elevator itself changed hands and that the new operator had instituted a number of measures in terms of efficiencies of the elevator which may themselves have contributed some number of job changes. How one would identify which were which is a little bit problematic.

Senator Graham: Perhaps, Mr. Chairman, I can ask about offsets.

Mr. Richardson: Senator Graham, perhaps before we get to offsets, which is not directly related to the bill, we could give you a perspective with regard to the jobs.

At Saint John, there were 90 direct jobs lost, 11 full-time, plus stevedore, port and rail employees in 1988.

Senator Graham: In addition to the 90?

Mr. Richardson: No, included in that. There were only 11 full-time jobs and the rest up to the 90 were stevedore, port and rail employees. In 1988 the "At and East" subsidy was \$6 million to that port. That would be a subsidy of \$66,000 per job, just to put that into perspective for you. In Halifax there were 27 jobs lost at the grain elevator. The average subsidy at Halifax was \$47,000 per job.

Senator Graham: Now that Mr. Richardson has raised that question, let me ask this: Is the subsidy policy the same for Atlantic Canada as it is throughout the country? Is it the same in western Canada as it is in Atlantic Canada with respect to transport?

Mr. Richardson: This was a policy strictly for this route. It was the only one.

Senator Graham: Yes, I know. I am talking about the general subsidy with respect to the transport of feed grain in Canada.

Mr. Richardson: The feed freight subsidy?

Senator Graham: Yes.

Mr. Richardson: It is the same everywhere.

Mr. Migie: With respect to the subsidies that we have on feed grain for use in Atlantic Canada, in a policy sense we are treating that in a comparable way to the Western Grain Transportation Act. That is to say, we are reviewing them together with the same principles in place and with the same consultation. By "the same consultation", I mean that we are going through committees with industry and with government looking at options. At their last meeting, ministers indicated that, by February of next year, they hope to be in a position to make some decisions.

[Traduction]

Le sénateur Graham: Mais cela doit avoir entraîné une perte nette d'emplois à Halifax.

M. McElman: Des emplois ont été abolis et certains d'entre eux l'ont été à la suite de l'abolition de la subvention. Mais il faut signaler que la direction et l'exploitation de l'élevateur ont changé de main et que le nouvel exploitant a pris plusieurs mesures pour améliorer l'efficacité qui ont pu contribuer à la disparition de plusieurs emplois. Il est difficile de dire exactement combien.

Le sénateur Graham: Monsieur le président, je pourrais peut-être soulever la question des mesures compensatoires.

M. Richardson: Sénateur Graham, avant d'aborder cette question qui n'est pas directement reliée au projet de loi, nous pourrions peut-être vous donner une vue d'ensemble en ce qui concerne l'emploi.

A Saint-Jean, 90 emplois directs ont été perdus, dont 11 à plein temps, plus les débardeurs et les employés du port et des chemins de fer, en 1988.

Le sénateur Graham: En plus des 90 emplois?

M. Richardson: Non, cela en fait partie. Il y avait seulement 11 emplois à plein temps et les autres employés étaient les débardeurs et les employés du port et des chemins de fer. En 1988, la subvention dont ce port bénéficiait se chiffrait à 6 millions de dollars. Cela donne 66 000 \$ par emploi, pour vous donner une idée de l'importance de la subvention. A Halifax, 27 emplois ont été perdus à l'élevateur de grain. La subvention moyenne à Halifax s'élevait à 47 000 \$ par emploi.

Le sénateur Graham: Puisque M. Richardson a soulevé la question, je voudrais vous demander ceci. La politique de subvention est-elle la même pour la région de l'Atlantique que pour le reste du pays? Est-elle la même dans l'Ouest que dans les Maritimes en ce qui concerne le transport?

M. Richardson: Cette politique s'appliquait exclusivement à cette route. C'était la seule.

Le sénateur Graham: Oui, je le sais. Je parle de la subvention générale concernant le transport des aliments du bétail au Canada.

M. Richardson: La subvention pour le transport des aliments du bétail?

Le sénateur Graham: Oui.

M. Richardson: Elle est la même partout.

M. Migie: Pour ce qui est des subventions relatives aux céréales fourragères utilisées dans la région de l'Atlantique, du point de vue politique, nous procédons de la même façon que pour la Loi sur le transport du grain de l'Ouest. Autrement dit, nous les examinons ensemble en fonction des mêmes principes et en tenant les mêmes consultations. Je veux dire par là que nous constituons des comités de représentants de l'industrie et du gouvernement qui étudient les diverses options. A leur dernière réunion, les ministres ont dit que, d'ici février prochain, ils espéraient être en mesure de prendre certaines décisions.

[Text]

In terms of providing assistance on feed grains mainly to B.C. and Atlantic Canada under feed freight assistance, there is a comparability through the agriculture policy review process.

Senator Graham: Mr. Chairman, I do not want to monopolize the questioning. I know that there are other senators who want to ask questions. Could we get to the question of offsets?

Senator Spivak: Mr. Chairman, I just want to ask a question based on the last statement of the witness. You say that the policy vis-à-vis the west is based on the same principles. For clarification, that principle, as I understand it, is that the market rules. Is that correct? That is basically the principle for transportation of grain in Canada, is it not? Is that what you are suggesting?

Mr. Migie: No. In the agriculture policy review, the federal-provincial ministers agreed on some principles and some things that we call "pillars", which do lean toward responding to the market. That is part of it. It is more in terms of the fact that there is a historic benefit that people have received. Even though we talk about spending money differently, we talk about perhaps finding better ways to spend the money that we are spending. There is a recognition that we are not talking about ending or reducing; we are talking about trying to make the most effective use of the government dollars that we have.

In both cases where we have transportation subsidies to help, say, in regional development, we have found that there have been offsetting programs that either the provinces have introduced or that the federal government has introduced because of a problem. One of the principles is that we should try to find ways of spending the money so that there is no need for offsets. It is in that sense that we are trying to look at options on the basis of a common set of principles.

The Chairman: Senator Graham, since you brought the matter up and the witness has just made reference to it, when Senator Kelly, an Ontario senator, introduced this bill for second reading on October 2, he gave us a great deal of encouragement.

In the preamble to what were Senator Graham's series of questions, he said that the government realized that the transition would be a period of some hardship in the Atlantic region, particularly for the ports of Saint John and Halifax.

On October 2, Senator Kelly also said that the federal government, through Agriculture Canada—which I assume is the reason you are here, and I do not even know if we are dealing with the Department of Transport, frankly—through the Ministry of Transport and the Atlantic Canada Opportunities Agency, is working with agri-business in those ports, with the port corporations and the elevator operators to ease the burden. He pointed out that options being looked at included financial adjustment assistance and alternate agri-business trade.

He went on to say,

[Traduction]

Quant à l'aide accordée pour les céréales fourragères, surtout à la Colombie-Britannique et à la région de l'Atlantique, dans le cadre du Programme d'aide au transport des aliments du bétail, cela se fait dans le cadre de l'examen de la politique agricole.

Le sénateur Graham: Monsieur le président, je ne voudrais pas monopoliser la discussion, car je sais que d'autres sénateurs désirent poser des questions. Pourrions-nous en venir aux mesures compensatoires?

Le sénateur Spivak: Monsieur le président, je voudrais seulement poser une question concernant ce que le témoin vient de dire. Vous avez déclaré que la politique vis-à-vis de l'Ouest se fondait sur les mêmes principes. Si j'ai bien compris, ce principe est qu'il faut laisser agir les forces du marché. Est-ce exact? Il s'agit bien du principe qui régit le transport du grain au Canada, n'est-ce pas? Est-ce que vous laissez entendre?

M. Migie: Non. Lors de l'examen de la politique agricole, les ministres fédéraux-provinciaux se sont entendus sur certains principes et certaines règles fondamentales qui tendent à réagir aux forces du marché. Cela en fait partie. C'est surtout à cause des avantages que cela a apportés aux gens jusqu'ici. Même si nous voulons dépenser l'argent différemment, nous cherchons de meilleurs moyens de le dépenser. Il ne s'agit pas d'abolir ou de réduire les programmes, mais plutôt d'utiliser plus efficacement l'argent dont nous disposons.

Dans les deux cas où il y avait des subventions au transport pour favoriser l'expansion économique régionale, nous avons constaté que les provinces ou le gouvernement fédéral avaient instauré des programmes compensatoires à cause de certains problèmes. Il faudrait essayer de trouver un moyen de dépenser l'argent de façon à ce que les mesures compensatoires soient inutiles. C'est dans cette optique que nous examinons les diverses options, en fonction d'une série de principes.

Le président: Sénateur Graham, étant donné que vous avez soulevé la question et que le témoin vient d'en parler, lorsque le sénateur Kelly, un sénateur de l'Ontario, a présenté ce projet de loi en deuxième lecture, le 2 octobre, il nous a prodigué beaucoup d'encouragements.

Anticipant sans doute les questions du sénateur Graham, il a déclaré que le gouvernement était conscient des difficultés que la région de l'Atlantique connaîtrait pendant la période de transition, surtout dans les ports de Saint-Jean et de Halifax.

Il a ajouté que par l'entremise d'Agriculture Canada — et c'est sans doute la raison pour laquelle vous êtes ici et je ne sais même pas si nous avons affaires au ministère des transports — du ministère des Transports et de l'Agence de promotion économique du Canada atlantique, le gouvernement fédéral travaillait en collaboration avec le secteur agro-alimentaire, les sociétés portuaires et les exploitants d'élevage de ces ports pour alléger leurs difficultés. Il a souligné que parmi les options envisagées figurait une aide financière et l'élargissement du commerce agro-alimentaire.

Il a également déclaré:

[Text]

I understand that, as discussions are consummated, there will be firm announcements from federal and provincial authorities on the specific actions to be taken.

Did Senator Kelly have a dream that night? To whom did he speak? What witnesses gave him this kind of encouragement? Who briefed him? Why did he say that? It was in July of 1989 that he introduced the bill and it is now October of 1991.

Do you wish to pursue that, Senator Graham?

Senator Graham: No. I am interested in Senator Kelly's dreams just as much as you are.

Mr. Richardson: With respect, Mr. Chairman, I think you may have to inquire of Senator Kelly about his dreams. However, if you would like some comment on the content of those dreams, I am sure that representatives of Agriculture Canada would like to comment.

Mr. Migie: We sat down with a fairly broad-based group representing both the Halifax and Saint John port and elevator interests, the livestock and grain interests in Atlantic Canada, as well as the provincial governments. We produced a report that indicated that the Halifax elevator was extremely important to the agriculture sector and that it made good economic sense for that elevator to continue. It was meeting its break-even level without any assistance. However, it was felt by the consultants and the full committee that in order to justify re-investing in the long-term and fully maintaining that elevator to a high degree, it needed more tonnage. There was a proposal as to how that could be done for between \$300,000 and \$600,000 per year.

With respect to the Saint John elevator, the consensus of the committee was that it would cost a lot more to get it reactivated. Although the conclusion was not quite as crystal clear, I think it was clear to the people around that table that it was really not justifiable on economic grounds to try to get that elevator going.

However, the interests around Saint John and the provincial government said that they would like to look at other opportunities for Saint John. We have helped them finance another look at the situation, which is just being completed now: That is, looking at other opportunities that may exist in the food area, but not with respect to a grain elevator.

With respect to this particular study that focused on Halifax, the message has gone out that, yes, the government will monitor the situation and it is important that the Halifax elevator be there. To varying degrees, statements have been made that, if necessary, the government will take some action to ensure that the elevator does continue. We are monitoring the situation and being as ready as we can with the best way to help the elevator, should it become necessary.

Senator Graham: Is that all we have in the way of offsets?

Senator Forrestall: Let me just pursue this for a moment, senator.

You went almost far enough, as far as I am concerned. However, are you suggesting, or would you have said in your next breath, that, yes, we recognize that where we have devel-

[Traduction]

À l'issue des discussions les autorités fédérales et provinciales annonceraient les mesures à prendre.

Le sénateur Kelly a-t-il rêvé ce soir-là? A qui a-t-il parlé? Quels témoins lui ont prodigué ce genre d'encouragements? Qui l'a informé? Pourquoi a-t-il dit cela? C'est en juillet 1989 qu'il a présenté le projet de loi et nous sommes maintenant en octobre 1991.

Voudriez-vous continuer, sénateur Graham?

Le sénateur Graham: Non, je m'intéresse aux rêves du sénateur Kelly tout autant que vous.

M. Richardson: Si vous le permettez, monsieur le président, pour ce qui est des rêves du sénateur Kelly, il faudra que vous l'interrogiez. Cependant, si vous voulez des renseignements quant à la nature de ces rêves, je suis certain que les représentants d'Agriculture Canada voudraient vous en parler.

M. Migie: Nous avons consulté un groupe largement représentatif des ports et élévateurs de Halifax et de Saint-Jean, du secteur de l'élevage et du grain de l'Atlantique ainsi que des gouvernements provinciaux. Nous avons publié un rapport selon lequel l'élévateur de Halifax revêtait énormément d'importance pour l'agriculture et qu'il était logique qu'il reste en place. Il rentrait dans ses frais même sans aide. Cependant, les experts-conseils et le comité ont estimé que pour justifier de nouveaux investissements à long terme et continuer à exploiter cet élévateur à pleine capacité, il fallait augmenter le tonnage. On a proposé un moyen de le faire pour une somme se situant entre 300 000 \$ et 600 000 \$ par an.

En ce qui concerne l'élévateur de Saint-Jean, le comité était unanime à dire qu'il faudrait dépenser beaucoup plus pour le réactiver. La conclusion n'était pas aussi claire, mais je crois que les participants à ces consultations étaient d'accord pour dire qu'il ne serait pas vraiment rentable de poursuivre l'exploitation de cet élévateur.

Cependant, les participants de la région de Saint-Jean et du gouvernement provincial ont demandé à examiner d'autres possibilités pour Saint-Jean. Nous les avons aidés à financer un autre examen de la situation qui vient d'être terminé. Cette étude se penche sur les autres débouchés qui peuvent s'offrir dans le secteur alimentaire, mais pas pour l'élévateur de grain.

Pour ce qui est de l'étude portant sur Halifax, il en ressort que le gouvernement surveillera la situation et qu'il est important de continuer à exploiter l'élévateur de Halifax. Le gouvernement a fait diverses déclarations selon lesquelles il interviendrait, au besoin, pour que l'élévateur reste ouvert. Nous surveillons la situation et nous sommes prêts à faire de notre mieux pour aider l'élévateur en cas de besoin.

Le sénateur Graham: C'est tout ce qui est prévu comme mesures compensatoires?

Le sénateur Forrestall: Permettez-moi de poursuivre dans la même veine, sénateur.

D'après moi, vous en avez fait presque assez. Cependant, voulez-vous dire ou vous apprêtiez-vous à dire que nous avons des responsabilités là où nous avons développé une infrastruc-

[Text]

oped an infrastructure on an artificial base, and when we have removed that artificiality that, in fact, we do have a responsibility? If that is what you are saying, then that goes some distance with respect to encouraging me because I have not heard anyone say that yet. Let us first of all accept the responsibility. We build sand castles and let the tide come in and wash them away.

If you accept that principle, and not dealing with the options that have been put out in the past, what other options are there with respect to offset? How do we recoup? I am suggesting to you that we do not simply recoup in Halifax by tearing down one of the old elevators simply because ships are now self-loaded and unloaded. That does not satisfy very many people. Are you saying that you accept that as a principle, that where we have developed a structure, artificially, and when we remove it that we have an obligation to provide some form of offset?

Mr. Migie: When we set up this group, that was not the mandate. The mandate was to investigate the financial viability of those elevators and those facilities and to come up with some options that the government could consider. There was no predetermined decision that said, for example, the Saint John elevator had to be there and stay there if it did not make good economic sense. The industry representatives around the table were coming to the conclusion as well that to try to force grain through that particular facility for export movement, at the expense of less costly ways of moving that grain, really did not make a lot of sense. So the approach was somewhat more pragmatic as opposed to basing it on the particular principle that you have laid out. That is to say, is it in the interests of the sector to have that facility there? The answer was that it was. The second question was: Can that elevator continue and survive without the need for subsidy?

The current operator has taken it to the point that it is certainly above its break-even level. But the best advice we have from consultants and industry experts is that, for the long term to expect people to re-invest in that elevator, it needs more throughput or some type of a subsidy. That is where we are at. We have looked at ways that that could be done, if necessary, and we are monitoring it closely. The government has said that, if necessary, it will take some action based on the report. Beyond that, there have been no public statements by ministers or government representatives.

The Chairman: I have in my hand the Atlantic Elevator study report at which both Mr. Migie and Mr. Charron were present. In one of the suggestions that came out of that study there was talk about the water mode to equalize freight costs between the lower St. Lawrence and Atlantic elevators. In that report, you talk about tonnage and so on. Finally, you end up by saying that a water-based transportation assistance program would be cheaper than a rail-based program. Does that show promise of getting off the ground? Has it been pursued or has it been abandoned?

Mr. Migie: No, it has not been abandoned. As I mentioned, we had one proposal on the table that was basically from Mr.

[Traduction]

ture sur des bases artificielles une fois ces bases supprimées? Si c'est bien ce que vous dites, vous êtes loin de m'encourager étant donné que je n'ai encore entendu personne le reconnaître. Commençons par accepter nos responsabilités. Nous avons bâti des châteaux de sable et nous avons laissé la marée les détruire.

Si vous acceptez ce principe et si vous ne donnez pas suite aux options choisies par le passé, quelles autres mesures compensatoires peut-on prendre? Comment rentrer dans ses frais? A mon avis, nous n'allons pas rentrer dans nos frais, à Halifax, en nous contentant de démolir un des vieux élévateurs simplement parce que les navires assurent maintenant eux-mêmes leur chargement et leur déchargement. Cela ne satisfera pas beaucoup de gens. Etes-vous d'accord avec le principe selon lequel nous avons l'obligation d'offrir une certaine forme de compensation là où nous supprimons une structure que nous avons créé de façon artificielle?

M. Migie: Lorsque nous avons constitué ce groupe, telle n'était pas sa mission. Il était chargé d'étudier la viabilité financière de ces élévateurs et installations et de proposer des solutions au gouvernement. Il n'avait pas été décidé d'avance, par exemple, que l'élévateur de Saint-Jean devrait rester en place même si ce n'était pas rentable. Les représentants de l'industrie en sont venus également à la conclusion qu'il ne serait pas logique de vouloir faire passer à tout prix par cet élévateur le grain destiné à l'exportation, alors qu'il y aurait des moyens moins coûteux de le transporter. Le comité a donc adopté une approche plus pragmatique que le principe que vous avez énoncé. Autrement dit, il s'agissait d'établir si la présence de cette installation servait les intérêts de l'industrie. La réponse a été affirmative. La deuxième question était de savoir si cet élévateur pouvait continuer à être exploité sans subvention.

L'exploitant actuel a réussi à lui faire dépasser le seuil de rentabilité. Néanmoins, les experts-conseils et ceux de l'industrie nous disent que, pour que les gens réinvestissent, à long terme, dans cet élévateur, il faudra que le tonnage augmente ou que le gouvernement accorde une subvention quelconque. C'est ce que nous examinons. Nous avons cherché des moyens de le faire, au besoin et nous surveillons la situation de près. Le gouvernement a déclaré qu'il donnerait suite aux recommandations du rapport si nécessaire. A part cela, ni les ministres ni les représentants du gouvernement n'ont fait de déclaration publique.

Le président: J'ai sous la main le rapport de l'étude des élévateurs de l'Atlantique à laquelle M. Migie et M. Charron ont participé. Cette étude suggérait notamment de recourir au transport par eau pour équilibrer les frais de transport des marchandises entre le Bas-Saint-Laurent et les élévateurs de l'Atlantique. Vous parlez du tonnage et d'autres questions de ce genre. En fin de compte, vous dites qu'un programme d'aide au transport maritime reviendrait moins cher qu'un programme ferroviaire. Cette idée a-t-elle la moindre chance d'aboutir? L'a-t-on poursuivie ou a-t-elle été abandonnée?

M. Migie: Elle n'a pas été abandonnée. Comme je l'ai dit, une des propositions concernant les chemins de fer émanait de

[Text]

Armitage of the Atlantic Provinces Transportation Commission which focused on rail. It was a conclusion of the consultants that if one wanted to move more grain there was a less expensive way of doing it in terms of subsidies. That was by using water. That is still the case.

Since the completion of the study there have been some concerns about relying or counting on that. The main concern is that the Wheat Board determines, in part, based on its customer preferences, which facilities will be used. Even if we put in a subsidy of \$2 or \$3 a tonne for water movement, we have no assurance that the product would actually go through that facility. Perhaps our customers do not really want it from that point, or it is just not as cheap as the others.

There have been some suggestions since the committee report that we could achieve the same objective with the same amount of money a lot more securely by looking at, for example, a maintenance-type program. Mr. Armitage from the Atlantic Provinces Transportation Commission is one who suggested that. With the same amount of money that we are talking about, \$300,000 to \$600,000 per year, focused on maintenance and making sure that the facility is maintained properly so that it will still be around in 10 or however many years, that is perhaps an option that we should be pursuing. We have pursued it with the relevant authorities in Halifax.

That does not mean that the particular proposal here is off the table, because it is the same amount of money and it is really a question of what is the most effective way of maintaining that elevator should it require government assistance. We want to be ready to be able to provide that assistance, should it be necessary, and to do it in a way that has the best chance of success.

Senator Forrestall: You left me with the impression that the elevator is privately owned. It has an operator, but it also has an owner. The owner is the Port of Halifax Corporation which is responsible, I suppose, to Ports Canada, which in turn is responsible to the government. My assumption is correct, is it not?

Mr. Migie: Yes.

Senator Forrestall: What about the flour mill? What can you tell us about the operation of the flour mill? Is it still viable? Is it open or is it shut? Who owns it?

Mr. Migie: Dover Mills. I have not talked lately with them, but they were doing quite well. I was about to say "surprisingly well". In the absence of the subsidy they are still doing quite well in terms of their business. However, it might be a couple of months since I have spoken with the people from the mill.

Senator Forrestall: Is it Canadian owned?

Mr. Migie: Dover Mills?

Senator Forrestall: Is it Canadian?

Mr. Charron: Yes, it is Canadian.

The Chairman: It is Canadian owned?

[Traduction]

M. Armitage, de la Commission des transports des provinces de l'Atlantique. Les experts-conseils ont conclu que si l'on voulait transporter davantage de grain, il existait un moyen moins coûteux de le faire sur le plan des subventions. C'était en le transportant par eau. C'est toujours le cas.

Depuis la publication de l'étude, certaines objections ont été formulées à cet égard. Elles viennent surtout de ce que la Commission du blé détermine, en partie, d'après les préférences de ses clients, quelles seront les installations utilisées. Même si nous accordions une subvention de 2 \$ ou 3 \$ la tonne pour le transport par eau, rien ne nous garantit que le produit passera effectivement par cette installation. Nos clients ne le veulent peut-être pas vraiment ou ce n'est peut-être pas aussi économique que par d'autres moyens.

Depuis que le comité a présenté son rapport, certains ont laissé entendre que le même objectif pourrait être atteint en dépensant le même montant d'argent, mais de façon beaucoup plus sûre, au moyen d'un programme d'entretien, par exemple. C'est M. Armitage, de la Commission des transports des provinces de l'Atlantique, qui a fait cette suggestion. Nous pourrions peut-être songer à consacrer le même montant d'argent, soit 300 000 \$ à 600 000 \$ par an, à l'entretien pour faire en sorte que l'élévateur soit toujours opérationnel d'ici une dizaine d'années. Nous en avons discuté avec les autorités compétentes de Halifax.

Cela ne veut pas dire que cette proposition ait été écartée étant donné qu'elle représente la même dépense et qu'il s'agit, en fait, de voir quel est le moyen le plus efficace d'entretenir cet élévateur au cas où il aurait besoin de l'aide du gouvernement. Nous voulons être prêts à offrir cette aide, en cas de besoin, et cela de façon à obtenir les meilleurs résultats possibles.

Le sénateur Forrestall: Vous m'avez laissé entendre que l'élévateur appartenait à des intérêts privés. Il a un exploitant, mais aussi un propriétaire. Ce propriétaire est la Société du port de Halifax qui relève sans doute de Ports Canada, laquelle relève à son tour du gouvernement. Mes suppositions sont exactes, n'est-ce pas?

M. Migie: En effet.

Le sénateur Forrestall: Et la minoterie? Pourriez-vous nous dire ce qu'il en est? Est-elle toujours rentable? Est-elle ouverte ou fermée? Qui en est le propriétaire?

M. Migie: Dover Mills. Je n'ai pas parlé dernièrement à ses dirigeants, mais ils semblent bien se débrouiller. Je dirais même «étonnamment bien». La minoterie reste rentable en l'absence de subvention. Cela fait peut-être deux mois que j'ai parlé à ses représentants.

Le sénateur Forrestall: Appartient-elle à des intérêts canadiens?

M. Migie: Dover Mills?

Le sénateur Forrestall: Est-ce une société canadienne?

M. Charron: Oui.

Le président: Elle appartient à des intérêts canadiens?

[Text]

Mr. Migie: I thought it was Canadian owned, but sometimes you lose track of who exactly owns a company.

Senator Forrestall: It is encouraging to hear that it is working well and that it receives sufficient grains.

Mr. Migie: They were on this committee as well and were not requesting any special assistance. At the time it was still new, but they did not feel that assistance was needed, and they did not put such a request to the committee.

Senator Forrestall: There has not been any suggestion that the two operations, the mill and the elevator, be joined or brought together?

Mr. Migie: No, not that I am aware of.

Senator Forrestall: Was that examined by you people?

Mr. Migie: We didn't examine the question of amalgamation. In part, the operator was on the committee, as well as the port authority and Dover Mills, and it really was not the forum to discuss that type of option. Certainly they work together closely in terms of a business relationship, and participate on the committee, really, more as individuals looking for the best policy option.

Senator Forrestall: Mr. Chairman, I am not terribly happy with it, but as someone who fought the move for so long, that is perhaps expected. I am now just simply disappointed that we do not recognize as a principle that, when we allow structures to develop on artificial bases, we are not prepared to admit there is something wrong with that. The quest, the ends that you are seeking, I am not attacking those at all. But we should acknowledge and accept responsibility and, in fact, put things in place with respect to that. This has been a long drawn-out session to elicit that fact. However, I might want to make another comment later.

The Chairman: Is there anything else, gentlemen, before we go to clause-by-clause on this Bill C-11? Is it your pleasure to move on?

Some Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: There are four clauses in the bill. Is there any intention to propose amendments to the bill?

If not, may I propose that the committee proceed to carry all clauses from 1 to 4 at once? Is that agreed?

Some Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Shall the title carry?

Some Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Shall the bill carry?

Some Hon. Senators: Agreed.

Some Hon. Senators: On division.

The Chairman: May the Chairman report the bill to the Senate without amendment?

Some Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Are there any observations which any senator wishes to make?

[Traduction]

M. Migie: Je pense que oui, mais il n'est pas toujours facile d'établir qui est le propriétaire d'une entreprise.

Le sénateur Forrestall: Il est encourageant d'apprendre qu'elle se débrouille bien et qu'elle reçoit suffisamment de céréales.

M. Migie: Ses représentants siégeaient également à notre comité et ils n'ont pas demandé d'aide spéciale. Cette mesure était encore nouvelle, mais ils n'estimaient pas qu'une aide serait nécessaire et ils n'en ont pas fait la demande au comité.

Le sénateur Forrestall: Personne n'a suggéré que la minoterie et l'élevateur soient fusionnés?

M. Migie: Non, pas à ma connaissance.

Le sénateur Forrestall: Avez-vous étudié la question?

M. Migie: Nous n'avons pas examiné la question de la fusion. L'exploitant siégeait au comité ainsi que les autorités portuaires et Dover Mills. En fait, ce n'était pas le lieu où discuter de ce genre de solution. Les uns et les autres travaillent en collaboration étroite, ils entretiennent des relations d'affaires et cherchent à trouver la meilleure solution possible.

Le sénateur Forrestall: Monsieur le président, je ne suis pas très satisfait de tout cela, mais étant donné que je m'oppose à cette mesure depuis longtemps, ce n'est sans doute pas étonnant. Je suis simplement déçu de constater que, lorsque nous établissons des structures sur des bases artificielles, nous ne soyons pas prêts à reconnaître notre part de responsabilité. Je ne critique nullement les objectifs que vous visez. Néanmoins, il faudrait reconnaître nos responsabilités et prendre les mesures qui s'imposent. Nous avons fait beaucoup de chemin. J'en reparlerai peut-être plus tard.

Le président: Avez-vous autre chose à ajouter, messieurs, avant que nous ne passions à l'étude article par article du projet de loi C-11? Voulez-vous continuer?

Des voix: D'accord.

Le président: Ce projet de loi comporte quatre articles. Avez-vous l'intention de proposer des amendements?

Dans la négative, puis-je proposer que le comité adopte les articles 1 à 4 d'un seul coup? Est-ce d'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: Le titre est-il adopté?

Des voix: D'accord.

Le président: Le projet de loi est-il adopté?

Des voix: D'accord.

Des voix: Avec dissidence.

Le président: Le président peut-il faire rapport du projet de loi au Sénat, sans proposition d'amendement?

Des voix: D'accord.

Le président: Avez-vous des observations à formuler?

[Text]

Senator Forrestall: Mr. Chairman, I would like to make a suggestion to colleagues, and I will read something briefly to you. I have copies which can be distributed to you. I will read it, and then if you are interested in pursuing it, I have some copies here.

Mr. Chairman, I suggest that we add as an observation to the report of the committee to the Senate the following:

As part of the 1989 federal budget, the At and East grain and flour subsidy was to be terminated effective July 15, 1989.

We are of the opinion that when a sector industrial structure evolves in response to an artificial regulatory framework—as the Halifax and St. John operations did in response to the At and East subsidy—it is incumbent upon the government to provide adequate adjustment assistance when that government changes the regulatory framework.

As of October 22, 1991, the Committee was not satisfied that any adjustment assistance was evident, let alone in effect.

That is the end of the proposed observation. It comments on the concern that we have failed to acknowledge and to make provisions where, as a result of our actions directly, we caused disruption in other structures. I propose that observation as an addition to the bill.

The Chairman: The bill has been passed without amendment. Senator Forrestall, you are proposing this observation be added to it?

Senator Forrestall: That's right.

The Chairman: Is there any comment on this observation?

Senator Davey: Just that it is a good one.

Senator Eyton: I think the bill is headed in the right direction. In fact, the subsidy did encourage the companies and the individuals to do things they would not otherwise do, and that really did not make any economic or rational sense. So I think it is going in the right direction and I support it for that reason.

The difficulty is that this subsidy is in a morass or a network inside a business that suffers from all sorts of government regulation and intervention. It is always hard to pick a particular subsidy or regulation and say "That is the offending one and we will get rid of it", without looking at the overall picture. On the other hand, we have to start somewhere, and this was started several years ago. So I, myself, am pleased to support it.

In terms of the observations that have been tabled by my colleague, I think I could accept the first couple of paragraphs. There is a suggestion in the observation that: "... it is incumbent upon the government to provide adequate adjustment assistance when that government changes regulatory framework." I would not want that paragraph to suggest that the subsidy, or something like it, perhaps inflation-adjusted, continue in perpetuity. When you are making change of this kind, it is appropriate to give notice and to involve all of the inter-

[Traduction]

Le sénateur Forrestall: Monsieur le président, je voudrais faire une suggestion à mes collègues et je vais vous la lire rapidement. J'en ai des copies que je peux vous faire distribuer. Je vais lire ma proposition et, si elle vous intéresse, j'en ai des copies sous la main.

Monsieur le président, je propose d'ajouter les remarques ci-après à notre rapport au Sénat:

Le budget fédéral de 1989 prévoyait l'abolition du tarif de l'Est à l'égard du grain et de la farine à compter du 15 juillet 1989.

Nous sommes d'avis que, lorsqu'un secteur de l'industrie se développe en fonction d'un cadre de réglementation artificiel comme les élévateurs de Halifax et de Saint-Jean l'ont fait à la suite du tarif de l'Est, il incombe au gouvernement d'accorder une aide suffisante pour l'adaptation de l'industrie lorsqu'il modifie sa réglementation.

Le 22 octobre 1991, le comité n'a pas été convaincu que le gouvernement avait apporté une aide à l'adaptation suffisante ou même quelconque.

Mes observations s'arrêtent là. Elles portent sur le fait que nous n'avons pas prévu des dispositions pour compenser les bouleversements résultant directement de nos actes. Je propose d'ajouter ces remarques au projet de loi.

Le président: Le projet de loi a été adopté sans amendement. Sénateur Forrestall, proposez-vous de lui ajouter ces observations?

Le sénateur Forrestall: Oui.

Le président: A-t-on quelque chose à dire à propos de ces observations?

Le sénateur Davey: Simplement qu'elles sont justes.

Le sénateur Eyton: Je pense que le projet de loi se dirige dans la bonne voie. En fait, la subvention incitait les entreprises et les particuliers à faire des choses qu'ils n'auraient pas fait autrement et qui n'étaient pas vraiment rentables ou rationnelles. Je pense que le projet de loi s'oriente donc dans la bonne voie et je l'approuve pour cette raison.

Le problème est que cette subvention est accordée à un réseau, dans un secteur qui fait l'objet de toutes sortes de réglementations et d'interventions gouvernementales. Il est toujours difficile de s'en prendre à une subvention ou à un règlement particulier en disant qu'il faut s'en débarrasser sans examiner la situation dans son ensemble. D'un autre côté, il faut commencer quelque part et cette initiative a été entamée il y a plusieurs années. Je l'appuie donc avec plaisir.

En ce qui concerne les observations déposées par mon collègue, je pourrais sans doute accepter les deux premiers paragraphes. Néanmoins, il fait valoir qu'il incombe au gouvernement d'accorder une aide suffisante à l'adaptation lorsqu'il modifie sa réglementation. Je ne voudrais pas que ce paragraphe laisse entendre qu'il faudrait maintenir la subvention à perpétuité, peut-être sous une autre forme et même l'indexer. Lorsqu'on apporte ce genre de changements, il faut en informer à l'avance tous les intéressés et c'est ce que vous avez fait. Vous

[Text]

ested parties, and that is what you have done; to take the action, and then to provide what I would call transitional assistance.

As far as I am concerned, the notice was there, the parties were involved. It is the transitional help we are looking for. And when I say "transitional", I mean something that will come to an end, because otherwise it does not make economic sense.

I would therefore support a change to the second paragraph where, in effect, the committee urges the departments that are involved to provide what we consider to be needed transitional assistance, or something along that line, to show that it is not something in perpetuity, it is not guaranteed, and change is necessary.

I have a personal association with a flour company. It, of course, is not a beneficiary of, nor directly involved in any way with, the subsidy we are talking about here. But from it, I know that there are a lot of changes going on in a number of flour mills. They have, in fact, closed one and the employment has gone down. The flour mill industry in Eastern Canada, as I understand it, is making dramatic changes today in response to all sorts of changes that are happening in the world market, such as the anticipated impacts of the Canada-U.S. Free Trade Agreement.

So there is lots of change going on. We should never be in a position where we are suggesting that an operation or an activity must remain the same. Things should change, and I support change, healthy change. On the other hand, I understand that it is necessary to deal with people fairly, and to make sure that they have lots of notice, and to try to assist them in accommodating that change.

I could support the observation if it ended with a request by the committee that the departments work toward providing all the necessary advice and help they can to accommodate the needed change.

Senator Forrestall: One suggestion, in trying to meet what you are suggesting, Senator, would be the addition of the word "adequate". "Adequate transitional" is quite acceptable to me.

The Chairman: Senator Eyton is suggesting, and Senator Forrestall is apparently agreeing, that the second paragraph read:

"... it is incumbent upon the government to provide adequate transitional assistance when that government changes the regulatory framework".

Does that satisfy you, Senator Eyton?

Senator Eyton: Yes, it does, Mr. Chairman.

The Chairman: I am having trouble with those last two sentences. I need some assistance there.

Senator Eyton: Mr. Chairman, I was suggesting that it be changed to reflect a request or a directive or a suggestion from this committee that the departments do all that they can to satisfy the earlier hurdle to which you have just referred.

Senator Forrestall: You could change the period to a comma, and embrace the concept that we choose.

[Traduction]

devez ensuite passer aux actes et apporter ce que j'appellerais une aide transitoire.

D'après ce que je peux voir, l'avis a été donné et les intérêts ont été consultés. C'est l'aide transitoire que nous demandons maintenant. Et par «transitoire», je veux dire qu'elle doit prendre fin à un moment donné, sans quoi ce ne serait pas logique sur le plan économique.

Je préférerais que le deuxième paragraphe soit modifié de façon à ce que le comité exhorte les ministères compétents à apporter l'aide transitoire que nous jugeons nécessaire, pour bien montrer qu'il ne s'agit pas de subventions perpétuelles, qu'elles ne sont pas garanties et qu'un changement s'impose.

Personnellement, j'ai des rapports avec une minoterie. Bien entendu, je n'y ai pas d'intérêts financiers et mes rapports n'ont rien à voir avec la subvention dont nous parlons. Mais je sais que de nombreux changements s'opèrent actuellement dans plusieurs minoteries. En fait, l'une d'elles a fermé ses portes et le nombre d'emplois a diminué. Si j'ai bien compris, le secteur de la minoterie est en train de rationaliser ses opérations dans l'ouest du pays à la suite de l'évolution du marché mondial et notamment des répercussions que l'Accord de libre-échange Canada-États-Unis doit avoir.

Il y a donc des tas de changements actuellement. Il ne faudrait jamais laisser entendre qu'une industrie ou une activité doit rester statique. Les choses doivent évoluer et c'est sans doute très sain. Par contre, il faut traiter les gens équitablement, veiller à ce qu'ils soient prévenus longtemps à l'avance et essayer de les aider à s'adapter à ces changements.

Je serais d'accord avec les observations si, en conclusion, le comité demandait aux ministères d'accorder à l'industrie le maximum de conseils et d'aide pour l'aider à s'adapter aux changements requis.

Le sénateur Forrestall: Pour vous donner satisfaction, sénateur, je serais bien d'accord pour ajouter le mot «transitoire» avant le mot «suffisante».

Le président: Le sénateur Eyton propose, et le sénateur Forrestall semble d'accord, de libeller le deuxième paragraphe en ces termes:

«... il incombe au gouvernement d'accorder une aide transitoire suffisante lorsqu'il modifie la réglementation».

Cela vous satisfait-il, sénateur Eyton?

Le sénateur Eyton: Oui, monsieur le président.

Le président: Je ne comprends pas très bien les deux dernières phrases. J'ai besoin de votre aide.

Le sénateur Eyton: Monsieur le président, j'ai suggéré de les modifier pour que le comité demande ou suggère aux ministères intéressés de faire tout en leur pouvoir pour aider l'industrie à surmonter les difficultés dont vous venez de parler.

Le sénateur Forrestall: Vous pourriez remplacer le point par une virgule et émettre le principe que nous avons énoncé.

[Text]

As of October 22, 1991, the Committee was not satisfied that any adjustment assistance was evident, let alone in effect, and as a consequence, recommends strongly to the government that they continue to explore, monitor, and develop ideas and programs that will have an offsetting effect . . .

—something of that nature.

Senator Davey: I am not sure there is anything wrong with the last sentence the way it stands. Is it the transitional issue?

Senator Graham: The word “transition”, I think, adds the quality to meet your concerns, Senator Eyton.

The Chairman: Let me get this clear, Senator Graham: You and Senator Davey are saying that, as of October 22, 1991, the Committee was not satisfied that any transitional adjustment assistance was evident, let alone in effect.

Senator Graham: Mr. Chairman, I think the honourable members of this committee are satisfied with “the needed transitional assistance”, and then pick up.

The Chairman: Who has a clean copy and can read in those changes?

The Clerk of the Committee:

As of October 22, 1991, the Committee was not satisfied that the needed transitional assistance was evident, let alone in effect.

The Chairman: Mr. Richardson and colleagues, thank you for coming and thank you very much for your assistance.

The Committee adjourned.

[Traduction]

Le 22 octobre 1991, le comité n'a pas été convaincu que le gouvernement avait accordé une aide à l'adaptation suffisante ou même quelconque et il recommande donc vivement que le gouvernement continue d'explorer, de surveiller et d'élaborer des idées et des programmes qui auront un effet compensatoire . . .

. . . ou quelque chose de ce genre.

Le sénateur Davey: Je ne suis pas certain que la dernière phrase laisse à désirer telle qu'elle est actuellement. S'agit-il de l'aspect transitoire?

Le sénateur Graham: Je crois que ce mot ajoute une précision qui répond à vos objections, sénateur Eyton.

Le président: Pour que ce soit bien clair, sénateur Graham, le sénateur Davey et vous-même dites que, le 22 octobre 1991, le comité n'est pas convaincu que le gouvernement ait accordé une aide à l'adaptation transitoire suffisante et même quelconque.

Le sénateur Graham: Monsieur le président, je crois que les membres du comité sont satisfaits des mots «aide transitoire requise» suivis du reste.

Le président: Quelqu'un en a-t-il une copie propre qu'il pourrait nous lire avec ces changements?

Le greffier du comité:

Le 22 octobre 1991, le comité n'a pas été convaincu que le gouvernement avait mis en place l'aide transitoire requise ou même une aide quelconque.

Le président: Monsieur Richardson et chers collègues, je vous remercie d'être venus et je vous remercie vivement de votre aide.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
Ottawa, Canada K1A 0S9

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :*
Groupe Communication Canada — Édition
Ottawa, Canada K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From Transport Canada:

Mr. Clyde McElman, Director, Rail Policy and Programs Branch;

Mr. Ralph Jones, Chief, Rail Freight Programs and Grain.

From Agriculture Canada:

Mr. Howie Migie, Director General, Priorities and Strategies, Grains and Oilseeds;

Mr. Charles Charron, Policy and Industry Relations Officer, Grains and Oilseeds.

De Transports Canada:

M. Clyde McElman, directeur, Politiques et programmes ferroviaires;

M. Ralph Jones, chef, Transport du fret ferroviaire et des grains.

D'Agriculture Canada:

M. Howard Migie, directeur général, Direction des priorités et des stratégies, Direction générale des céréales et des oléagineux;

M. Charles Charron, agent des politiques et des relations avec l'industrie, Direction générale des céréales et des oléagineux.



Third Session
Thirty-fourth Parliament, 1991

SENATE OF CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

Transport and Communications

Chairman:
The Honourable FINLAY MACDONALD

Wednesday, October 23, 1991
Thursday, November 21, 1991

Issue No. 3

First Proceedings on:

Bill C-15, An Act to provide for
certain matters respecting official
languages, employees' pensions and labour
relations in connection with
the transfer of certain airports

APPEARING:

Mr. Lee Richardson,
Parliamentary Secretary to the
Minister of Transport

WITNESSES:

(See back cover)

Troisième session de la
trente-quatrième législature, 1991

SÉNAT DU CANADA

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

Transports et des Communications

Président:
L'honorable FINLAY MACDONALD

Le mercredi 23 octobre 1991
Le jeudi 21 novembre 1991

Fascicule n° 3

Premier fascicule concernant:

Projet de loi C-15, Loi réglant certaines
questions soulevées par les cessions
d'aéroports en matière de langues officielles,
de régimes de pensions ou retraite et
de relations du travail

COMPARAÎT:

M. Lee Richardson,
Secrétaire parlementaire pour le
ministre des transports

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Finlay MacDonald, *Chairman*

The Honourable Senators:

Adams	*Frith (or Molgat)
Atkins	Graham
Bonnell	Grimard
Buchanan	MacDonald (<i>Halifax</i>)
Cogger	*Murray (or Lynch-Staunton)
Corbin	Spivak
Forrestall	Thériault

**Ex Officio Members*

(Quorum 4)

Changes in Membership of the Committee:

Pursuant to Rule 86(4), membership of the Committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Hays substituted for that of the Honourable Senator Stollery and the name of the Honourable Senator Adams substituted for that of the Honourable Senator Watt and the name of the Honourable Senator Thériault substituted for that of the Honourable Senator Davey. (November 20, 1991)

The name of the Honourable Senator Cogger substituted for that of the Honourable Senator Eyton and the name of the Honourable Senator Buchanan substituted for that of the Honourable Senator Beaulieu and the name of the Honourable Senator Corbin substituted for that of the Honourable Senator Hays. (November 21, 1991)

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable Finlay MacDonald

Les honorables sénateurs:

Adams	*Frith (ou Molgat)
Atkins	Graham
Bonnell	Grimard
Buchanan	MacDonald (<i>Halifax</i>)
Cogger	*Murray (ou Lynch-Staunton)
Corbin	Spivak
Forrestall	Thériault

**Membres d'office*

(Quorum 4)

Modifications de la composition du comité:

Conformément à l'article 86(4) du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit:

Le nom de l'honorable sénateur Hays est substitué à celui de l'honorable sénateur Stollery et le nom de l'honorable sénateur Adams substitué à celui de l'honorable sénateur Watt et le nom de l'honorable sénateur Thériault substitué à celui de l'honorable sénateur Davey. (le 20 novembre 1991)

Le nom de l'honorable sénateur Cogger est substitué à celui de l'honorable sénateur Eyton et le nom de l'honorable sénateur Buchanan substitué à celui de l'honorable sénateur Beaulieu et le nom de l'honorable sénateur Corbin substitué à celui de l'honorable sénateur Hays. (le 21 novembre 1991)

ORDER OF REFERENCE

Extract from the *Minutes of the Proceedings of the Senate*, Wednesday, September 18, 1991:

“Resuming the debate on the motion of the Honourable Senator Grimard, seconded by the Honourable Senator Lavoie-Roux, for the second reading on the Bill C-15, An Act to provide for certain matters respecting official languages, employees’ pensions and labour relations in connection with the transfer of certain airports.

After debate,

The question being put on the motion, it was adopted on division.

The Bill was read the second time, on division.

The Honourable Senator Grimard moved, seconded by the Honourable Senator Lavoie-Roux, that the Bill be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

The question being put on the motion, it was adopted.”

ORDRE DE RENVOI

Extrait des *Procès-verbaux du Sénat* du mercredi 18 septembre 1991:

«Reprise du débat sur la motion de l’honorable sénateur Grimard, appuyée par l’honorable sénateur Lavoie-Roux, tendant à la deuxième lecture du Projet de loi C-15, Loi réglant certaines questions soulevées par les cessions d’aéroports en matière de langues officielles, de régimes de pension ou retraite et de relations du travail.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée, à la majorité.

Le projet de loi est lu la deuxième fois, à la majorité.

L’honorable sénateur Grimard propose, appuyé par l’honorable sénateur Lavoie-Roux, que le projet de loi soit déféré au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

Le greffier du Sénat

Gordon L. Barnhart

Clerk of the Senate

MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, OCTOBER 23, 1991

(4)

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, with leave of the Senate, met this day in room 257 East Block, at 4:10 p.m., the Chairman, Senator MacDonald, presiding.

Members of the Committee present: The Honourable Senators Atkins, Bonnell, Davey, Eyton, Forrestall, Graham, MacDonald, Spivak and Watt. (9)

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: Mr. John Christopher.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Witnesses:

From Transport Canada:

Mr. M. E. Farquhar, Deputy Executive Director, Airport Transfer Task Force;

Mr. Yvon Soucy, Special Policy Advisor, Airport Transfer Task Force.

From Aéroports de Montréal:

Mr. Jacques G. Auger, President and Chief Executive Officer.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Wednesday, September 18, 1991, the Committee began its examination of Bill C-15, *An Act to provide for certain matters respecting official languages, employees' pensions and labour relations in connection with the transfer of certain airports*.

Mr. Farquhar made a brief presentation and with the assistance of Messrs Soucy and Auger, answered questions.

At 4:38 p.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

THURSDAY, NOVEMBER 21, 1991

(5)

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, with leave of the Senate, met this day in room 356-S, at 9:37 a.m., the Chairman, Senator MacDonald, presiding.

Members of the Committee present: The Honourable Senators Adams, Atkins, Buchanan, Bonnell, Cogger, Corbin, Forrestall, Graham, Grimard, Hays, MacDonald, Molgat, Spivak and Thériault. (14)

Other Senators present: The Honourable Senators Simard, Petten and Wood.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: Mr. John Christopher and Monique Hébert.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

PROCÈS-VERBAUX

LE MERCREDI 23 OCTOBRE 1991

(4)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, avec autorisation du Sénat, se réunit aujourd'hui dans la salle 257 de l'édifice de l'Est à 16 h 10 sous la présidence du sénateur MacDonald (président).

Membres du Comité présents: Les honorables sénateurs Atkins, Bonnell, Davey, Eyton, Forrestall, Graham, MacDonald, Spivak et Watt. (9)

Présent: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: M. John Christopher.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Témoins:

De Transports Canada:

M. M. E. Farquhar, directeur exécutif adjoint, Groupe de travail sur la cession des aéroports;

M. Yvon Soucy, conseiller principal, Politique, Groupe de travail sur la cession des aéroports.

De Aéroports de Montréal:

M. Jacques G. Auger, président et chef de la direction.

Conformément à son ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 18 septembre 1991, le Comité commence son étude du projet de loi C-15, *Loi réglant certaines questions soulevées par les cessions d'aéroports en matière de langues officielles, de régimes de pension ou retraite et de relations du travail*.

M. Farquhar fait un bref exposé et, avec l'aide de MM. Soucy et Auger, répond aux questions.

À 16 h 38, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE JEUDI 21 NOVEMBRE 1991

(5)

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, avec autorisation du Sénat, se réunit aujourd'hui dans la salle 356-S à 9 h 37 sous la présidence du sénateur MacDonald (président).

Membres du Comité présents: Les honorables sénateurs Adams, Atkins, Buchanan, Bonnell, Cogger, Corbin, Forrestall, Graham, Grimard, Hays, MacDonald, Molgat, Spivak et Thériault. (14)

Autres sénateurs présents: Les honorables sénateurs Simard, Petten et Wood.

Présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: M. John Christopher et Monique Hébert.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Appearing: Mr. Lee Richardson, Parliamentary Secretary to the Minister of Transport.

Witnesses:

From Transport Canada:

Mr. Yvon Soucy, Special Policy Advisor, Airport Transfer Task Force.

From Aéroports de Montréal:

Mr. Jacques G. Auger, President and Chief Executive Officer.

From the Office of the Commissioner of Official Languages:

Dr. Victor C. Goldbloom, Commissioner of Official Languages;

Mr. Marc Thérien, Director General, Policy Division;

Mr. Jean-Claude Nadon, Director General, Complaints and Audits Division;

Mr. Richard Tardif, Legal Advisor, Complaints and Audits Division.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Wednesday, September 18, 1991, the Committee began its examination of Bill C-15, *An Act to provide for certain matters respecting official languages, employees' pensions and labour relations in connection with the transfer of certain airports*.

The Chairman read the *Summary of testimony on Bill C-15* of the October 23rd, 1991's meeting in the record.

Mr. Richardson made a statement and along with Mr. Soucy answered questions.

Mr. Auger made a statement and answered questions.

At a later date, Mr. Auger and officials from Transport Canada will provide written responses to questions asked by members of the Committee.

The Honourable Senator Bonnell moved,—That written responses to questions asked by members of the committee when received will be printed as an appendix in a future *Proceeding*.

After debate,

By unanimous consent, the motion was withdrawn.

Dr. Goldbloom made a statement and answered questions.

At 12:12 p.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

Comparaît: M. Lee Richardson, secrétaire parlementaire du ministre des Transports.

Témoins:

De Transports Canada:

M. Yvon Soucy, conseiller principal, Politique, Groupe de travail sur la cession des aéroports.

De Aéroports de Montréal:

M. Jacques G. Auger, président et chef de la direction.

Du Commissariat aux langues officielles:

M. Victor C. Goldbloom, commissaire aux langues officielles;

M. Marc Thérien, directeur général, Direction des politiques;

M. Jean-Claude Nadon, directeur général, Direction des plaintes et vérifications;

M. Richard Tardif, conseiller juridique, Direction des plaintes et vérifications.

Conformément à son ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 18 septembre 1991, le Comité commence son étude du projet de loi C-15, *Loi réglant certaines questions soulevées par les cessions d'aéroports en matière de langues officielles, de régimes de pension ou retraite et de relations du travail*.

Le président procède à la lecture du *résumé des témoignages sur le projet de loi C-15* du 23 octobre 1991.

M. Richardson fait une déclaration et, avec M. Soucy, répond aux questions.

M. Auger fait une déclaration et répond aux questions.

À une date ultérieure, M. Auger et les officiels de Transports Canada fourniront des réponses écrites aux questions posées par des membres du Comité.

L'honorable sénateur Bonnell propose,—Que les réponses écrites aux questions posées par les membres du Comité quand elles seront reçues, soient imprimées en annexe d'un procès-verbal futur.

Après débat, et par consentement unanime, la motion est retirée.

M. Goldbloom fait une déclaration et répond aux questions.

À 12 h 12, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

Le greffier adjoint du Comité

Denis Robert

Acting Clerk of the Committee

EVIDENCE

Ottawa, Wednesday, October 23, 1991

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-15, to provide for certain matters respecting official languages, employees' pensions and labour relations in connection with the transfer of certain airports, met this day at 4:00 p.m. to give consideration to the bill.

Senator Finlay MacDonald (Chairman) in the Chair.

The Chairman: Honourable senators, this is the first meeting of the committee in undertaking its study of Bill C-15. We have with us today Mr. Michael Farquhar, the Deputy Executive Director of the Airport Transfer Task Force. With him are Mr. Jacques Auger and Mr. Yvon Soucy.

This is an interesting bill. We have not yet had an opportunity to study it, and because we are not familiar with it we may ask you a number of questions. Bill C-15 seems to be quite narrow in scope. It simply contains a number of provisions with respect to official languages, pensions, labour relations, et cetera, which could be made to apply in cases where a federal airport was being transferred to a local authority. The bill does not purport to set out the terms and conditions of the transfer. These matters are to be settled by the parties within the general framework of the guiding principles on airport transfers. Moreover, transfer agreements can be reached and implemented regardless of whether or not this bill becomes law.

If viewed separately from the question of whether the government should be divesting itself of its responsibilities in relation to selected airports, the bill itself may not be particularly controversial. It would provide designated employees with certain pension and employee benefits that they would not have otherwise. It would also impose certain official language conditions on designated airport authorities that otherwise might not need to be observed. Since airport transfers can be affected independent of the bill, there may be support for these measures even though there may be disagreement with the government's underlying policies.

I encourage you, then, as witnesses not to be restricted necessarily to the narrow scope of this particular bill. You will have to broaden your approach and be prepared for questions. For instance, just to prime the pump, if you will, the private sector will be interested, I assume, in acquiring or managing only those airports which would have a hope of turning a profit. I do not know how you turn a profit from leasing or buying an airport. The government presumably would be left to manage only the non-profitable ones, and would no longer be able to use the profitable ones to offset losses incurred by the less profitable ones. I mention those points to encourage you not to restrict yourselves to what I refer to as the narrow scope of this bill. Tell us what we are doing here. What is the purpose of this exercise?

TÉMOIGNAGES

Ottawa, le 23 octobre 1991

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, à qui a été renvoyé le projet de loi C-15, Loi réglant certaines questions soulevées par les cessions d'aéroports en matière de langues officielles, de régimes de pension ou retraite et de relations du travail, s'est réuni aujourd'hui à 16 heures pour examiner le projet de loi.

Le sénateur Finlay MacDonald (président) occupe le fauteuil.

Le président: Honorables sénateurs, le comité étudie le projet de loi C-15 pour la première fois. Nous recevons aujourd'hui M. Michael Farquhar, directeur exécutif adjoint du Groupe de travail sur la cession des aéroports, ainsi que MM. Jacques Auger et Yvon Soucy.

Il s'agit d'un projet de loi intéressant. Nous n'avons pas eu l'occasion de l'étudier et, parce que nous ne le connaissons pas bien, nous vous poserons peut-être un certain nombre de questions. Le projet de loi C-15 semble avoir une portée assez limitée. Il prévoit simplement quelques dispositions en matière de langues officielles, de pension et de relations du travail notamment, qui s'appliqueraient en cas de cession d'un aéroport fédéral à une administration aéroportuaire locale. Il ne vise pas à définir les modalités de la cession. Ces questions doivent être réglées par les parties en cause dans le cadre général des principes régissant la cession des aéroports. De plus, des accords de cession peuvent être conclus et mis en œuvre, que ce projet de loi soit adopté ou non.

Si on l'examine sans s'inquiéter de savoir si le gouvernement devrait ou non se décharger de ses responsabilités à l'égard de quelques aéroports, le projet de loi n'est peut-être pas particulièrement controversé. Il accorderait aux employés désignés des prestations de pension et d'autres avantages sociaux qu'ils ne recevraient pas autrement. Il imposerait également aux administrations aéroportuaires désignées des exigences en matière de langues officielles que ces dernières ne seraient peut-être pas tenues de respecter autrement. Étant donné que des aéroports peuvent être cédés sans égard au projet de loi, il est possible d'appuyer ces mesures tout en étant en désaccord avec les politiques publiques qu'il sous-tend.

J'encourage donc les témoins à ne pas se limiter nécessairement à la portée étroite du projet de loi. Vous devrez élargir votre horizon et être disposés à répondre à des questions plus générales. Ainsi, simplement pour amener de l'eau au moulin, si vous voulez, le secteur privé ne sera intéressé, je suppose, qu'à acquérir ou à administrer les aéroports qui risquent de faire leurs frais. Je ne sais pas comment on peut faire ses frais en louant ou en achetant un aéroport. Le gouvernement resterait donc probablement avec les aéroports déficitaires sur les bras et ne pourrait plus compter sur les aéroports rentables pour compenser les pertes de ceux qui le sont moins. Je mentionne ces faits pour vous encourager à ne pas vous limiter à ce que j'appelle la portée étroite du projet de loi. Dites-nous de quoi il s'agit. Quel est l'objet de ces mesures?

[Text]

Mr. Michael Farquhar, Deputy Executive Director, Airport Transfer Task Force, Transport Canada: Mr. Chairman, just for further clarification I would like to say that Mr. Soucy is the senior policy advisor in the Airport Transfer Task Force and also the project leader in the negotiations with the Montreal Local Airport Authority. Mr. Jacques Auger is president and chief executive officer of the Montreal Local Airport Authority. He will be in a position to give a good perspective not only of his authority's views of this legislation and the transfer initiative itself, but also that of the other three local airport authorities in Vancouver, Calgary and Edmonton with whom we are in the process of concluding negotiations.

With respect to the specifics of the bill before you, Mr. Soucy will be prepared to respond in detail to your questions. I will be more than pleased to try to respond to your questions of a general nature on the policy thrust itself.

The Chairman: Which airports did you mention?

Mr. Farquhar: The local airport authorities—when I refer to “airport authorities” I am referring to legally constituted commercial entities, which in the case of the two communities of Montreal and Vancouver have been created under the Canada Corporations Act, Part II and, in the case of Edmonton and Calgary, were created under provincial enabling legislation. So at the present time we have in place four local airport authorities duly constituted. Those are the groups which represent the airports of Dorval and Mirabel for which Mr. Auger was appointed president by the local authority, and the airports of Calgary, Edmonton and Vancouver. Those are the airports for which negotiations are currently nearing completion.

The Chairman: You have here “LAA”.

Mr. Farquhar: That stands for Local Airport Authority.

The Chairman: Have you taken those airports over yet?

Mr. Farquhar: We have not. It has been a long process. If members of the committee wish, I could briefly give a thumbnail historical sketch of how we got to where we are.

Basically, the original concept of a local airport authority, which really means local individuals—not other levels of government, but local private individuals—operating an airport originated in 1978. A task force was created within Transport Canada to look at this matter, which was studied over a period of about one year. Nothing further happened. The government of the day did not proceed beyond the study phase.

In 1984-85 a second task force was created in the department to again examine the concept of a local airport authority. In 1987 the government issued a policy statement, a framework for the management of airports in Canada, which outlined in a general way a new philosophy for managing airports whereby they might be privatized or transferred—there is a distinction there that we can touch on in a moment—to private sector individuals or private bodies, not necessarily other levels of government.

[Traduction]

M. Michael Farquhar, directeur exécutif adjoint, Groupe de travail sur la cession des aéroports, Transports Canada: Monsieur le président, pour clarifier la situation, je précise que M. Soucy est le conseiller de politique principal du Groupe de travail sur la cession des aéroports et également chef du projet de négociation avec les Aéroports de Montréal. M. Jacques Auger est président et chef de la direction des Aéroports de Montréal. Il pourra vous donner un bon aperçu non seulement de l'opinion de son administration sur ce projet de loi et sur le programme de cession proprement dit, mais aussi de l'opinion des trois autres administrations aéroportuaires locales de Vancouver, de Calgary et d'Edmonton avec lesquelles nous sommes sur le point de conclure des accords actuellement.

En ce qui concerne les aspects particuliers du projet de loi devant vous, M. Soucy pourra répondre en détail à vos questions. Je serai ravi, pour ma part, de répondre à vos questions générales sur l'objectif de politique que visent ces mesures.

Le président: Quels aéroports, avez-vous dit?

M. Farquhar: Les administrations aéroportuaires locales. Par «administrations aéroportuaires», j'entends les sociétés commerciales légalement constituées, qui à Montréal et à Vancouver, ont été créées en application de la partie II de la Loi sur les corporations canadiennes, et à Edmonton et à Calgary, en application des lois d'autorisation provinciales. À l'heure actuelle, il existe donc quatre administrations aéroportuaires locales dûment constituées. Il s'agit du groupe des aéroports de Dorval et de Mirabel, pour lequel M. Auger a été nommé président par l'administration aéroportuaire locale, ainsi que des groupes de Calgary, d'Edmonton et de Vancouver, où les négociations sont sur le point d'aboutir.

Le président: Et l'acronyme AAL?

M. Farquhar: Il désigne Administration aéroportuaire locale.

Le président: Avez-vous déjà cédé ces aéroports?

M. Farquhar: Non, pas encore. Le processus a été long. Si les membres du comité le souhaitent, je peux tracer brièvement l'histoire du processus qui nous a menés au point où nous en sommes actuellement.

En gros, l'idée d'une administration aéroportuaire locale, c'est-à-dire l'idée que des particuliers, pas d'autres paliers de gouvernement, mais bien des particuliers locaux administrent un aéroport, est née en 1978. Transports Canada a créé un groupe de travail pour examiner cette question. Cette étude a duré pendant environ un an. Puis, les choses en sont restées là. Le gouvernement de l'époque n'est pas allé plus loin que l'étape de l'étude.

En 1984-1985, un deuxième groupe de travail a été constitué au Ministère afin d'examiner à nouveau l'idée d'une administration aéroportuaire locale. En 1987, le gouvernement a publié un énoncé de politique, un cadre pour la gestion des aéroports au Canada, qui décrivait en général la nouvelle politique en matière de gestion des aéroports selon laquelle les aéroports pouvaient être privatisés ou cédés—il y a entre les deux une distinction sur laquelle je reviendrai dans un instant—à des particuliers ou à des organismes privés, pas nécessairement à d'autres paliers de gouvernement.

[Text]

In 1988, in June, I believe, the government established what was called the Airport Transfer Advisory Board, chaired by the Deputy Minister of Transport and comprised of eight individuals from the private sector from across the country—an academic, a former deputy minister, a person involved in real estate and financial matters, a pilot, a couple of lawyers and a couple of accountants—to advise the minister on the broad process of negotiation with specific individuals.

Coincidentally with that, our task force was also appointed from within Transport Canada. That is a group of six individuals and they are responsible for the day-to-day negotiations and for providing specific advice to the Minister of Transport. We were created three years ago. Since that time we have been engaged in refining the principles and guidelines for governing the negotiations. These were called supplementary principles which were issued publicly by the government in May 1989.

Coincidentally with our creation, in response to the 1987 policy statement, four local groups were created in Calgary, Edmonton, Montreal and Vancouver. Mr. Auger was associated with the process from the beginning when, in response to the government, his group said, "Yes, we as individuals from our community would like to pursue negotiations with you." Over the period of a year or two the government took the time to refine its policy with respect to transfers, and the local airport authorities subsequently established themselves as formal local airport authorities. In the case of Montreal, it was done under the Canada Corporations Act. The groups have been appointed by different means but in most instances the members have been appointed by municipal or regional governments or, in some instances, by other representative bodies in the community such as chambers of commerce or boards of trade. In the case of Vancouver, I believe the B.C. Law Society has a nominee, and in the case of Edmonton, I believe there is provision for two members to be appointed by the other members of the authority.

We spelled out in our supplementary principles certain guidelines for the appointment of authorities. For example, no elected officials can be members of a local airport authority and no government officials can be members. The process for appointing the members of the authority must be blessed by the local community governments through a resolution, but this is not to be a transfer to another level of government. That has not been entirely clear in the past. The federal government is not transferring its financial or operational responsibility, in the case of these airport authorities, simply to another level of government. So there is not a shift of financial responsibility.

The authorities themselves are essentially "nonprofit" in the sense that they are not share-issuing entities. Therefore, to the extent that there are profits, they are plowed back into the airport operation, so there is no gain for an individual member of an authority and no private sector company can become the authority, as such.

[Traduction]

En 1988, le 1^{er} juin si je ne m'abuse, le gouvernement a créé ce qu'il a appelé le Comité consultatif sur la cession des aéroports, présidé par le sous-ministre des Transports et composé de huit personnes du secteur privé provenant de toutes les régions du pays—un universitaire, un ancien sous-ministre, un spécialiste de l'immobilier et des finances, un pilote, deux avocats et deux comptables—pour conseiller le Ministre sur le processus général de négociation avec certains particuliers.

En même temps, notre groupe de travail était créé à Transports Canada. Il s'agit d'un groupe de six personnes chargées de faire avancer les négociations au jour le jour et de fournir des conseils précis au ministre des Transports. Nous avons donc été constitués il y a trois ans. Depuis, nous avons précisé davantage les principes et lignes directrices qui régissent les négociations. Il s'agit des «principes supplémentaires» qui ont été publiés par le gouvernement en mai 1989.

En même temps que notre groupe de travail était mis sur pied, quatre groupes locaux se constituaient à Calgary, à Edmonton, à Montréal et à Vancouver, pour donner suite à l'énoncé de politique de 1987. M. Auger a été engagé dans le processus dès le départ, quand le groupe de particuliers de sa région a déclaré vouloir négocier avec le gouvernement. Pendant un an ou deux, le gouvernement a pris le temps de peaufiner sa politique relative aux cessions, et les administrations aéroportuaires locales se sont ensuite constituées officiellement. À Montréal, cette administration a été constituée en application de la Loi sur les corporations canadiennes. Les membres des groupes ont été nommés par divers mécanismes, mais la plupart du temps, par les administrations municipales ou régionales ou, dans certains cas, par d'autres organismes communautaires représentatifs tels que la chambre de commerce. À Vancouver, je crois que la *B.C. Law Society* est représentée, et à Edmonton, il est prévu, je crois, que deux membres sont nommés par les autres membres de l'administration.

Nous avons indiqué dans nos principes supplémentaires certaines lignes directrices concernant la nomination des membres des administrations aéroportuaires. Ainsi, aucun représentant élu et aucun fonctionnaire ne peut être membre d'une administration aéroportuaire locale. Le processus de nomination des membres de l'administration aéroportuaire doit être approuvé par une résolution des autorités locales, mais il ne s'agit pas d'une cession à un autre palier de gouvernement. Cela n'a pas toujours été clair par le passé. Le gouvernement fédéral ne cède pas à un autre palier de gouvernement sa responsabilité financière ou opérationnelle relative à ces administrations aéroportuaires. La responsabilité financière n'est donc pas déplacée.

Les administrations elles-mêmes sont essentiellement des organismes «sans but lucratif» puisqu'elles ne peuvent émettre des actions. Par conséquent, dans la mesure où il y a des bénéfices, ceux-ci sont réinvestis dans l'exploitation de l'aéroport. Il n'y a donc aucun gain éventuel pour un membre d'une administration aéroportuaire et aucune entreprise du secteur privé ne peut devenir l'administration aéroportuaire proprement dite.

[Text]

I mentioned earlier that we are careful in our use of the terms "transfer" and "privatization". To us the term "privatization" essentially connotes a transfer to the highest private sector bidder. That is not the case. Before a local airport authority is formed the local group gets itself together—and there are a number of other communities that are beginning discussions with us—or takes the initiative to bring together a group. That group has to be blessed by both the provincial government and the responsible municipal governments in the area served by the airport as being the sole representative body to pursue negotiations with the federal government. There must also be a resolution from the city council saying, "Yes this group of individuals, Mr. Auger and his colleagues, can represent this community." That is what a local airport authority is and that is how we got to where we are today.

Over the last many months, we have been in detailed negotiations on the financial terms which are essentially completed. What we have been doing in the past several months is finalizing all the legal documentation. It is massive documentation. This is a unique undertaking. It is not exactly the same as what has been done in other countries.

If I may, Mr. Chairman, respond to the question that you posed at the beginning about the government getting rid of all profitable airports and having to subsidize the non-profitable ones. We have one predominant policy objective that we have pursued from the outset of this whole initiative as negotiators on behalf of the federal government: That is to the effect that first we are dealing with longterm leases, something like 60 years. We have said that the rental payments to the Crown must result in the federal government financially being no worse off financially than had it continued to operate the airport. So there is no loss of revenue to the government, whether the airport was a profitable operation or otherwise, as a consequence of this transaction.

In the case of an airport that could be considered with respect to its operating and capital cost to be in a nonprofit situation, we have what we call a "negative lease". However, we are still refining that document for purposes of future airports. If we are in a situation now where as a department, we are subsidizing a particular airport, including capital and so forth, we would continue under the longterm lease to subsidize that airport. The objective, clearly, over time is that the airport's financial position would be enhanced and improved as a consequence of the management structure taking over the operation.

By definition, because government is operating these airports, we are faced with the bureaucratic structures, the institutional structures that are there for good reasons. A cost is associated with that. This initiative removes the decision making for the day-to-day operations, the investment decisions, from the federal government to the local authority which will be financially responsible pursuant to the lease formula for whatever it decides to do.

That local authority will have the freedom to negotiate with airlines with respect to the charges it wishes to levy. It will have a great deal more scope to take advantage of local initia-

[Traduction]

J'ai mentionné tantôt que nous employons avec circonspection les termes «cession» et «privatisation». Pour nous, le terme «privatisation» désigne essentiellement une cession à l'entreprise privée qui fait la plus haute mise. Ce n'est pas ce qui arrive ici. Avant qu'une administration aéroportuaire locale soit formée, le groupe local se constitue—et d'autres villes sont en train d'engager des négociations avec nous—ou prend l'initiative de former un groupe. Ce groupe doit être désigné par le gouvernement provincial et par les administrations municipales visées dans la région desservie par l'aéroport comme le seul organisme représentatif habilité à négocier avec le gouvernement fédéral. Il faut une résolution du conseil municipal stipulant que le groupe de M. Auger, par exemple, peut représenter cette ville. Voilà en quoi consiste une administration aéroportuaire locale et comment nous en sommes arrivés au point où nous en sommes aujourd'hui.

Depuis des mois, nous négocions tous les détails des modalités financières et nous sommes presque arrivés à un accord. Au cours des derniers mois, nous avons mis la dernière main à tous les documents juridiques. Il y a des tonnes de documents. C'est une entreprise unique en son genre, puisqu'elle ne se compare pas tout à fait à ce qui a été réalisé dans d'autres pays.

Si vous me permettez, monsieur le président, je répondrai à la question que vous avez posée au début au sujet du gouvernement qui se départirait de tous les aéroports rentables et qui continuerait de subventionner les aéroports déficitaires. Nous poursuivons un grand objectif depuis que nous nous sommes engagés dans ce processus de négociation au nom du gouvernement fédéral. Il est question avant tout de baux à long terme, de baux d'environ 60 ans. Nous avons déclaré que les loyers payés à la Couronne doivent permettre que la situation financière du gouvernement fédéral n'empire pas par rapport à ce qu'elle aurait été si le gouvernement avait continué d'administrer l'aéroport. Que l'aéroport soit rentable ou non, cette opération n'entraîne aucune perte de recette pour le gouvernement.

Dans le cas d'un aéroport qui pourrait être considéré non rentable, quant à ses immobilisations et ses frais d'exploitation—nous sommes encore en train de perfectionner cette définition en vue de l'appliquer aux aéroports futurs— nous avons ce que nous appelons un «bail négatif». Si le Ministère subventionne actuellement un aéroport en particulier, notamment par des dotations en capital, nous continuerions de le faire en vertu du bail à long terme. L'objectif à long terme consiste à susciter une amélioration de la situation financière du fait que la structure de gestion se charge désormais de l'exploitation.

Par définition, parce que le gouvernement exploite ces aéroports, nous avons des structures bureaucratiques, des structures institutionnelles qui ont été mises en place pour de bonnes raisons. Il y a un coût rattaché à ces structures. Les mesures que nous proposons transfèrent le pouvoir de décision concernant l'exploitation quotidienne, les décisions d'investissement, du gouvernement fédéral à l'administration locale, qui sera financièrement responsable de ses actes conformément au bail.

L'administration aéroportuaire locale aura toute la latitude voulue en ce qui concerne les droits qu'elle négociera avec les transporteurs aériens, les droits qu'elle voudra percevoir. Elle

[Text]

tives to develop the airport lands, for instance. In the case of one of our new airports, a new parking facility was desirable, and parking facilities are a very important revenue-generating source. It takes many months, if not years, to go through the whole structure of approvals to get that parking-lot in place. The board of a local airport authority will be able to make those decisions, and will be responsible for financing them through the normal mechanisms. It can get that parking-lot in place much more quickly than before, and generate revenues, which in time will benefit the local authority. Because of the kind of financial structure we are negotiating, the federal government will benefit to the extent that, as the local authority enhances revenues to the airport itself, the government will be participating.

There also is scope to more aggressively develop lands. Essentially, government has looked at these airports as places for planes taking off and landing, and has not taken advantage of the other commercial opportunities such as concessions, for example. The Calgary airport is a good example where, in recent years, the department has effectively expanded the base of concession revenues returning to the Crown. There is a lot of opportunity to provide more concessions at airports. Local authorities are in a better position to respond quickly to those opportunities. That, I hope, addresses the question you were raising. It is not simply a matter of offloading the good ones and being stuck with the bad ones.

The Chairman: What is the main motivation of the local airport authority? Why do they want to get into this business? They cannot make money.

Mr. Farquhar: I will give my answer, and perhaps Mr. Auger can give you his motivation, because he is with a local authority. It is a question that has been posed to me on many occasions.

When you start looking into this subject and you ask people such as Jacques Auger and his colleagues who have put a lot of time into this, you find that there is a very simple answer. It is a magnanimous move on their part. It is not dissimilar to the motivation that many senators have, I suspect. In your careers I am sure that many of you have participated on school boards or on boards of governors for universities, boards for hospitals, that kind of thing where you feel you can bring something to the community. In terms of the business sector I suspect their business acumen will benefit the community from a developmental point of view and attract more businesses to the community. In turn, whether they are in business indirectly or several steps removed, they can enhance the economic climate of the region. I have concluded in my own mind that it is as simple as that. If you wish, I am sure Mr. Auger can give you his perspective.

Mr. Jacques Auger, President and Chief Executive Officer, Aéroports de Montréal: Basically, it has to be a very simple

[Traduction]

aura une marge de manœuvre beaucoup plus grande pour profiter des mesures locales visant à aménager les terrains de l'aéroport, par exemple. Dans un de nos nouveaux aéroports, il était souhaitable de construire un nouveau parc de stationnement. Les parcs de stationnement sont une importante source de revenus. Il faut actuellement des mois, voire des années, pour obtenir toutes les approbations nécessaires afin de construire un parc de stationnement. Le conseil d'administration d'une administration aéroportuaire locale pourra prendre ces décisions. Il sera chargé de les financer par les mécanismes normaux. Il pourra faire construire ce parc de stationnement beaucoup plus rapidement et en tirer des revenus qui, avec le temps, seront avantageux pour l'administration aéroportuaire locale. À cause du genre de structure financière que nous négocions, le gouvernement fédéral en profitera lui aussi, puisque sa participation variera selon la mesure dans laquelle l'administration aéroportuaire locale augmentera les revenus de l'aéroport.

Il sera également possible d'aménager les terres de façon plus dynamique. Essentiellement, le gouvernement a considéré ces aéroports comme des endroits où les avions décollent et atterrissent et il n'a pas tiré parti des autres débouchés commerciaux, des concessions, par exemple. L'aéroport de Calgary est un bon exemple d'aéroport où le Ministère a réussi ces dernières années à élargir l'assiette des recettes tirées des concessions. Il serait possible d'accroître considérablement le nombre de concessions dans les aéroports. Les administrations aéroportuaires locales sont mieux placées pour exploiter rapidement ces débouchés. J'espère répondre ainsi à votre question. Il ne s'agit pas simplement de se débarrasser des bons aéroports et de se retrouver avec les mauvais sur les bras.

Le président: Qu'est-ce qui motive l'administration aéroportuaire locale? Pourquoi vouloir se lancer dans une telle entreprise? Elle ne peut s'enrichir.

M. Farquhar: Je vous répondrai et laisserai peut-être M. Auger vous dire ensuite ce qui le motive, parce qu'il fait partie d'une administration aéroportuaire locale. Cette question m'a été posée bien souvent.

Quand on commence à réfléchir cette question et qu'on la pose à des gens comme Jacques Auger et à ses collègues, qui ont consacré beaucoup de leur temps à cette entreprise, on trouve une réponse très simple. C'est un geste magnanime de leur part. Ce n'est pas très différent de ce qui motive beaucoup d'entre vous, je suppose. Au cours de votre carrière, un grand nombre d'entre vous avez certainement été commissaires d'école, administrateurs dans une université ou un hôpital; vous avez occupé ce genre de poste où l'on a l'impression de pouvoir apporter quelque chose à son milieu. Dans le secteur privé, le sens des affaires de ces gens fait prospérer la collectivité et attire d'autres entreprises dans la région. S'ils se trouvent en affaires indirectement ou à quelques pas derrière, ils peuvent améliorer le climat économique de leur région. J'en suis venu à la conclusion que c'est aussi simple que cela. Si vous le voulez, je suis certain que M. Auger pourra vous donner son point de vue à ce sujet.

M. Jacques Auger, président et chef de la direction, Aéroports de Montréal: Au fond, il faut que la réponse soit très

[Text]

answer. The airports in our region—and I suppose the same is true for the four regions we are talking about here—are major and significant economic development tools. Therefore business people in the region have to be interested in the development and operation of their airports as a tool for major economic development. For example, in the Montreal region, the two airports, Dorval and Mirabel, are creating directly and indirectly 48,200 jobs. That figure is not a figment of my imagination but came to the fore as a result of a recent study conducted by the Montreal University business school. They did that study independently a couple of years ago. That shows that the airports are big in terms of economic activity and in terms of job creation. That is basically the reason why we are interested in eventually having a better and greater say over the three airports, including St. Hubert which is a smaller airport on the south shore of the Montreal region.

Senator Spivak: What are the fees for the local airport authority?

Mr. Auger: Do you mean the fees paid to the members for the airport authority?

Mr. Farquhar: In compensation?

Senator Spivak: Yes.

Mr. Farquhar: That is a decision of the board itself.

Senator Spivak: Are these dollar-a-year men?

Mr. Auger: I can tell you about Montreal. Until we sign the deal with Transport Canada, all the board members will have been operating without any remuneration whatsoever. Mr. Farquhar mentioned that we have been in negotiation for about three years. If you count the startup time right after Mr. Crosbie's declaration in 1987, it is more than four years. I am now permanent, but no one except me is being paid. However, when I was a board member I was not receiving any money.

Le sénateur Grimard: Monsieur Auger, quels sont les inconvénients ou les contraintes que vous rencontreriez si les articles 5, 6 et 7 de la *Loi sur les langues officielles*, plus particulièrement si la langue du travail était appliquée à Montréal? Quels sont les inconvénients et les contraintes que vous pensez pouvoir rencontrer?

Monsieur Auger: Monsieur le Président, je pense que la question n'est pas nécessairement quel genre de difficultés est-ce que les aéroports de Montréal auraient, mais dans quel contexte est-ce que le gouvernement du Canada a voulu que les aéroports autonomes, les «Local Airport Authorities», ou les administrations aéroportuaires locales, doivent opérer? Dans quel contexte est-ce que le gouvernement veut les voir opérer dans l'avenir?

Vous devez comprendre qu'à travers la négociation qu'on est en train de terminer, le gouvernement a certaines exigences. Par exemple, une des exigences du gouvernement, c'est que les administrations aéroportuaires locales dans l'avenir doivent non seulement se comporter à peu près comme des entreprises privées du côté financier, mais doivent aussi faire leurs frais. Elles ne doivent avoir aucun recours au gouvernement dans l'avenir.

[Traduction]

simple. Les aéroports de notre région, et il en va probablement de même dans les quatre régions dont il est question ici, sont d'importants outils de développement économique. Par conséquent, les gens, les gens d'affaires de la région doivent s'intéresser à l'expansion et à l'exploitation de leurs aéroports en tant qu'outil de développement économique important. Dans la région de Montréal, par exemple, les aéroports de Dorval et de Mirabel créent directement et indirectement 48 200 emplois. Ces chiffres ne sont pas le fruit de mon imagination mais bien le résultat d'une étude indépendante menée par l'École des Hautes études commerciales de l'Université de Montréal il y a un an ou deux. Les aéroports ont des retombées importantes sur l'activité économique et sur la création d'emplois. Voilà pourquoi nous sommes intéressés à exercer une plus grande influence sur eux, y compris sur celui de Saint-Hubert, qui se trouve sur la rive sud dans la région de Montréal.

Le sénateur Spivak: Quels sont les honoraires de l'administration aéroportuaire locale?

M. Auger: Voulez-vous dire pour les membres de l'administration aéroportuaire?

M. Farquhar: La rémunération?

Le sénateur Spivak: Oui.

M. Farquhar: C'est une décision qui revient au conseil d'administration.

Le sénateur Spivak: Ces gens sont-ils rémunérés à l'année?

M. Auger: Je peux vous parler de Montréal. Tant que nous n'aurons pas signé de contrat avec Transports Canada, tous les membres du conseil n'auront rien reçu du tout. M. Farquhar a mentionné que nous négocions depuis environ trois ans. Si vous remontez aux tous débuts, juste après la déclaration de M. Crosbie en 1987, cela fait plus de quatre ans. Personne, sauf moi, parce que je suis désormais permanent, n'est rémunéré. Mais quand j'étais membre du conseil, je ne recevais rien du tout.

Senator Grimard: Mr. Auger, what inconveniences or constraints would you be facing if clauses 5, 6 and 7 of the *Official Languages Act*, and in particular the language of work, were to apply in Montreal? What kind of inconveniences or constraints would you be facing, do you think?

Mr. Auger: Mr. Chairman, I think the question is not necessarily the kinds of problems the Montreal Airport Authority would be facing but in which framework the government of Canada wanted the independent airports, the "Local Airport Authorities" as they are called in English, to operate. In which framework does the government want them to be operating in the future?

You must understand that through all the negotiations which are almost completed by now, the government has had certain requirements. One of them, for example, is that in the future the local airport authorities must not only act financially more or less as private businesses but also be profitable. They must not rely at all on the government in the future.

[Text]

Donc, il y a certaines exigences, j'en ai nommé seulement une. Dans l'ensemble les administrations aéroportuaires locales devront se comporter plus ou moins comme des sociétés de nature privée.

La seule différence, je dirais, réside dans le fait que nous serons des entreprises à but non lucratif n'ayant pas le profit en tête, mais sûrement ayant en tête les surplus éventuels qui seront nécessaires pour assurer la pérennité de l'organisation. Autrement dit, les aéroports, comme on le dit en anglais, sont des «Capital intensive businesses». Ce sont des entreprises qui demandent énormément d'investissements au niveau des immobilisations. On devra donc à l'avenir investir à peu près chaque année, pour les premiers 10 ans et même les premiers 18 ans, si je me rappelle bien, à peu près le tiers de nos revenus totaux. Donc, si l'on a un chiffre d'affaires de 100 millions par année en terme de revenus, on devrait dépenser, selon nos ententes, environ 30 millions dans le domaine des immobilisations.

Je vous dis cela pour vous indiquer que le gouvernement nous a voulu un peu «à la secteur privé», donc, autonome: on ne demande plus de faveurs au gouvernement, on ne demande plus d'argent.

Je reviens à votre question sénateur Grimard: dans ce sens-là, je crois que les administrations aéroportuaires locales, doivent être traitées également. Si on leur assigne des obligations, on doit également les traiter comme on traite les entreprises du secteur privé et comme on traite les autres entités du gouvernement qu'on a bien voulu privatiser dans le passé. Je me réfère à une liste complète que je peux vous donner. Il y a beaucoup d'exemples de cela, sauf Air Canada qui est une exception. Lorsqu'on a privatisé ou on a remis une firme à une entreprise de type privée, locale, les articles que vous avez mentionnés, sénateur, ne se sont pas appliqués.

Étant donné que nous sommes une entreprise de même nature, on devrait recevoir exactement le même traitement. Ceci dit, je pense qu'en tant qu'entreprise responsable...

Senator Bonnell: Mr. Chairman, since the bells are ringing, perhaps we could adjourn for 10 minutes for the vote?

The Chairman: Mr. Clerk, would you check on the time we have, please?

I forgot to mention that the Commissioner of Official Languages is to be with us at 4:45 p.m. Senator Frith has indicated that, following the vote, he would like to attend. I think he has some possible amendments to propose dealing with official languages. I promised that we would accommodate him.

The witnesses will, of course, remain in case they want to rebut any arguments that come up.

We want to adjourn at six o'clock, so we may not finish dealing with this bill to-day.

Senator Bonnell: Mr. Chairman, may I ask a question? Speaking from my experience around this place, it seems to me that when we have a government bill, a government official or the minister comes and explains the bill; the private sector, who will get the benefit of the bill, comes later on and gives

[Traduction]

So there are a few requirements. I mentioned only one. In general, the local airport authorities will have to act more or less like private corporations.

The only difference, I would say, is that we will be non-profit corporations, we will not necessarily have profit in mind but will have to get the surplus required to make the organization sustainable. In other words, the airports are, as we say in English, "capital intensive businesses". They are businesses requiring a lot of capital investment. We will have to invest almost every year, in the first 10 years and even the first 18 years, if I recall well, about a third of our total revenue. So, if we make \$100 million a year, we should invest, according to our agreements, about \$30 million in capital costs.

I tell you this to show you that the government wants us to act more or less as a private business, that is, to be self-sufficient: we do not ask for any more favours from the government, we do not ask for any more money.

I come back to your question, Senator Grimard. In that sense, I think the local airport authorities should be treated equally. If they are given obligations, they should be treated like private businesses and like other government bodies that have been privatized in the past. I refer to a full list that I can provide you. There are many examples of that, Air Canada being the exception, when a government body has been privatized or transferred to the private sector, but the clauses you have mentioned, Senator, do not apply.

Since we belong to the same kind of business, we should be treated exactly the same. This being said, I think that as a responsible business...

Le sénateur Bonnell: Monsieur le président, puisque la sonnerie retentit, est-il possible de lever la séance pendant dix minutes afin de pouvoir voter?

Le président: Monsieur le greffier, pouvez-vous vérifier combien de temps il nous reste?

J'ai oublié de mentionner que nous entendrons le Commissaire aux langues officielles à 16 h 45. Le sénateur Frith a exprimé le désir d'assister à la réunion après la mise aux voix. Je crois qu'il a des amendements à proposer au sujet des langues officielles. J'ai promis de l'accueillir.

Les témoins resteront, bien sûr, au cas où ils voudraient réfuter les arguments susceptibles d'être soulevés.

Nous voulons lever la séance à 18 heures. Il se peut donc que nous n'ayons pas fini d'examiner le projet de loi aujourd'hui.

Le sénateur Bonnell: Est-ce que je peux poser une question, monsieur le président? Il me semble, d'après mon expérience, que lorsqu'on examine un projet de loi émanant du gouvernement, un fonctionnaire ou le ministre vient expliquer le projet de loi et que le secteur privé visé par le projet de loi vient

[Text]

their views. Why, in this case, are they here together promoting the bill?

The Chairman: We had a senior government representative. Unfortunately we do not have either the minister or the parliamentary secretary. The parliamentary secretary will be here but he was held up.

Senator Bonnell: But we have someone here from the department and someone from private enterprise. How is it that they seem to be in the same basket?

The Chairman: Do you gentlemen wish to answer that question?

Mr. Farquhar: I cannot answer; I am here representing Transport Canada and the Minister of Transport.

Senator Bonnell: Who brought the other gentleman?

Mr. Farquhar: I believe he was invited by the committee. He is not here at the invitation of Transport Canada; he is here at the invitation of the committee.

Senator Bonnell: So you did not bring these people with you? It seems to me that there might be a bit of a conflict. I have never seen this in my 20 years here.

Senator Graham: This is a good time for the chairman to leave the chair.

Senator Davey: Wait until the chairman comes back.

The Chairman: We can all troop over for a vote or we can pair and keep a quorum.

Senator Bonnell: How do you know how I am going to vote, Mr. Chairman?

The Chairman: You are very helpful.

Senator Forrestall: I move we adjourn for about half an hour.

Senator Bonnell: In the meantime, I think we should find out why we have these two people in conflict, government and private enterprise, promoting the one bill. Perhaps there is some kind of deal going on between them.

Senator Graham: Was that done by the new steering committee you created yesterday? Was that when the invitations went out?

The Chairman: Shall we adjourn for the vote? I would ask the witnesses to bear with us. We will be back after the vote.

The Committee adjourned.

Ottawa, Thursday, November 21, 1991

The Senate Standing Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-15, to provide for certain matters respecting official languages, employees' pensions and labour relations in connection with the transfer of airports, met this day at 9.30 a.m. to give consideration to the bill.

Senator Finlay MacDonald (Chairman) in the Chair.

[Traduction]

ensuite exposer son point de vue. Pourquoi entendons-nous aujourd'hui les deux défendre le projet de loi?

Le président: Nous entendons un haut fonctionnaire. Malheureusement, ni le ministre ni son secrétaire parlementaire n'ont pu venir. Le secrétaire parlementaire viendra, mais il a été retenu.

Le sénateur Bonnell: Mais il y a un fonctionnaire du Ministère et un représentant du secteur privé. Pourquoi semblent-ils se retrouver dans le même panier?

Le président: Est-ce que vous voulez répondre, messieurs?

M. Farquhar: Je ne sais que répondre, je représente Transports Canada et le ministre des Transports.

Le sénateur Bonnell: Qui a invité l'autre monsieur?

M. Farquhar: Je crois qu'il a été invité par le comité. Il n'est pas ici à la demande de Transports Canada, mais bien à la demande du comité.

Le sénateur Bonnell: Par conséquent, ces gens ne vous accompagnent pas? Il me semble y avoir un certain conflit. Je n'ai jamais vu cela depuis 20 ans que je suis ici.

Le sénateur Graham: Le président a choisi le bon moment pour s'éclipser.

Le sénateur Davey: Attendez qu'il revienne.

Le président: Nous pouvons tous nous rendre au Sénat pour voter ou païrer et maintenir le quorum.

Le sénateur Bonnell: Comment savez-vous pour qui je vais voter, monsieur le président?

Le président: Vous êtes très utile.

Le sénateur Forrestall: Je propose que la séance soit levée pendant environ une demi-heure.

Le sénateur Bonnell: Dans l'intervalle, nous devrions tenter de savoir pourquoi ces deux personnes qui défendent des intérêts différents, le gouvernement et l'entreprise privée, se retrouvent ensemble pour promouvoir le projet de loi. Ils ont peut-être conclu une espèce de pacte entre eux.

Le sénateur Graham: Est-ce une décision du comité de direction que vous avez constitué hier? Est-ce ainsi que les invitations ont été lancées?

Le président: Levons-nous la séance pour aller voter? Je prierais les témoins de nous excuser. Nous reviendrons après le scrutin.

La séance est levée.

Ottawa, le jeudi 21 novembre 1991

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, à qui a été déposé le projet de loi C-15, Loi réglant certaines questions soulevées par les cessions d'aéroports en matière de langues officielles, de régimes de pension ou retraite et de relations du travail, se réunit aujourd'hui à 9 h 30 pour étudier le projet de loi.

Le sénateur Finlay MacDonald (président) occupe le fauteuil.

[Text]

The Chairman: The meeting will come to order. Ladies and gentlemen, while we are waiting for the Parliamentary Secretary to arrive, I will introduce Mr. Soucy on my right who is a Senior Policy Advisor of the Airport Transfer Task Force. Our other witnesses will be introduced later.

I will start the meeting by apologizing to the witnesses for their last visit because we had to adjourn the meeting because of a sudden vote. I have written to them all and expressed our regrets. It is good of them to come back again. We have given them sufficient notice. At our last meeting we had Mr. Farquhar. What is his title, Mr. Soucy?

Mr. Yvon Soucy, Senior Policy Advisor, Airport Transfer Task Force: He is the Deputy Executive Director, Airport Transfer Task Force. He is currently negotiating with the Calgary group.

The Chairman: In order that the last meeting we had will not be totally lost, and because it may be difficult to go over the same ground again, I propose to distribute the summary of the testimony of the last meeting. Would you like me to distribute copies of this which I intend to read?

Senator Graham: May I raise a point of order, Mr. Chairman. There are two points that I would like to raise. First, did the minister himself appear before the committee in the other place when this legislation was being considered?

Mr. Lee Richardson, Parliamentary Secretary to the Minister of Transport: Yes, he did, senator.

Senator Graham: I welcome Mr. Richardson back to the committee. With the greatest respect, it is marvellous to have someone of Mr. Richardson's understanding of the problem coming from one of the regions of the country be it not the Atlantic but certainly the west. However, Mr. Chairman just as a matter of principle, I hope we do not get away from the normal tradition of having the minister appear at least once from time to time when legislation is being considered before this committee. That's the first point I want to make.

The second point is the following, and this is becoming a general problem in this place, and that is with respect to the printing of the transcript and the bilingual nature of the country and the institution. Here we are one month after the abbreviated hearing was first held and we do not have a transcript of those proceedings or a translation of those proceedings, and that applies both to French and English. I am wondering if we could have an explanation or if you as chairman could take some remedial action in this respect.

The Chairman: Senator Graham, I totally agree with you. The matter of delay in printing has been brought up time after time in the chamber, let alone in committees. Your point is very well taken and I believe Senator Bonnell made the same point the last time, particularly with regard to having ministers as witnesses. I take both your points.

Senator Thériault: If I may, Mr. Chairman, I am substituting here and usually I keep my mouth shut. I do want to make the point that, in my experience, many times we have refused to proceed in committee unless we had whatever papers available to the committee in both languages. For the record, not on

[Traduction]

Le président: À l'ordre, je vous prie. Mesdames et messieurs, en attendant le secrétaire parlementaire, je vais vous présenter M. Soucy, à ma droite. Il est conseiller principal, Politique, du Groupe de travail sur la cession des aéroports. Nous vous présenterons les autres témoins plus tard.

Je m'excuse d'abord auprès des témoins parce que nous avons dû interrompre la dernière séance à cause d'un vote imprévu. J'ai présenté à tous nos excuses par écrit. Nous les remercions d'être revenus et nous leur avons donné un préavis suffisant. Nous avons entendu M. Farquhar à notre dernière réunion. Quel est son titre, monsieur Soucy?

M. Yvon Soucy, conseiller principal, Politique, Groupe de travail sur la cession des aéroports: Il est sous-directeur général du Groupe de travail sur la cession des aéroports. Il négocie actuellement avec le groupe de Calgary.

Le président: Afin de ne pas perdre complètement notre dernière réunion et parce qu'il pourrait être difficile de revenir de nouveau sur les mêmes questions, je propose de distribuer le sommaire des témoignages de ce jour-là. Voulez-vous que je distribue des copies du document que j'ai l'intention de lire?

Le sénateur Graham: J'invoque le Règlement, monsieur le président, pour faire valoir deux points. Tout d'abord, le ministre a-t-il comparu lui-même au comité à l'autre endroit lorsque celui-ci a étudié cette mesure législative?

M. Lee Richardson, secrétaire parlementaire du ministre des Transports: Oui, sénateur.

Le sénateur Graham: Je souhaite de nouveau la bienvenue à M. Richardson. Avec le plus grand respect, il est merveilleux de recevoir quelqu'un comme M. Richardson qui comprend le problème et qui provient de l'Ouest et non de la région de l'Atlantique. Par principe, monsieur le président, j'espère toutefois que nous ne laissons pas tomber la tradition selon laquelle le ministre comparaît au moins une fois de temps à autre au comité lorsque celui-ci étudie une mesure législative. C'était mon premier point.

Deuxièmement, le problème que je soulève commence à se généraliser au Sénat: il s'agit de l'impression du compte rendu et de la nature bilingue du pays et de l'institution. Un mois après la séance abrégée, nous n'avons pas encore reçu le compte rendu ou la traduction des délibérations, et cela s'applique à la fois au français et à l'anglais. Pourrait-on nous donner une explication ou pourriez-vous, à titre de président, intervenir à cet égard?

Le président: Sénateur Graham, je suis tout à fait d'accord avec vous. La question de l'impression en retard a été soulevée à maintes reprises à la Chambre, et encore plus aux comités. Votre intervention est bien fondée et je crois que le sénateur Bonnell a fait valoir le même point la dernière fois, particulièrement en ce qui a trait à la comparution des ministres. Je prends note de votre intervention.

Le sénateur Thériault: Avec votre permission, monsieur le président, je suis un substitut ici et je m'abstiens habituellement de parler. Je veux toutefois souligner que nous avons souvent refusé d'aller de l'avant au comité à moins de disposer de tous les documents dans les deux langues. Je ne le ferai pas à

[Text]

this committee because I am substituting, but next time that I sit on a committee unless papers are produced in both languages, I will insist that the committee not proceed.

The Chairman: All right. Senator Thériault, there was a fair amount of material, but not a great deal of material, sent to all members of the committee in both official languages and it was fairly explanatory, fairly exhaustive.

Senator Thériault: I was only told yesterday that I was sitting on the committee. In the summary of the proceedings all I received is this, Mr. Chairman.

The Chairman: This arrived yesterday. I asked Mr. Christopher to produce it for my consumption alone. I was going to read it into the record to summarize last week's meeting. I distributed it strictly as a matter of personal courtesy for the members of the committee who wished to follow me.

Senator Thériault: Because you are an important member of the Senate and an important member of the party which forms the government, I think you have some responsibility. I wish to point out that we have not been sitting very often since last June. It puts me in a quandary to understand why everything has been delayed when so little is going on in the Senate.

The Chairman: The point is noted.

Senator Bonnell: Mr. Chairman, as you know you were saved by the division bell the last time when we had witnesses both in the same basket: one fellow promoting the takeover at the airport and the other fellow trying to get it and both pushing for the same situation. I never did get an explanation as to why both witnesses were promoting each other when there seemed to me to be some conflict of interest.

The Chairman: Senator Bonnell, I do not accept the fact that they were promoting each other's interests. However, setting that aside, there was some confusion last time when Mr. Auger was sitting with the government representatives. He is not today. He is sitting over there and will be heard after the government witness. That has been corrected. Your point is taken.

Senator Bonnell: My point is not really taken. The answer I would like is to the question, how come they were there together?

The Chairman: They were all witnesses and they just happened to be physically at the same table.

Senator Bonnell: In other words, the steering committee or the chairman or somebody said, "Look boys all get up to the table together"?

The Chairman: Yes. The Chairman takes responsibility for the conduct of the committee and I say they were sitting together—not by my direction, it just so happened, but it has been corrected. Your point was noted at the last meeting when you brought up it.

Senator Bonnell: The bell rang and saved everybody, if you remember.

The Chairman: If you will now follow along—

Senator Bonnell: We will follow.

[Traduction]

ce comité-ci parce que je suis substitut, mais la prochaine fois que je siégerai à un comité, si les documents ne sont pas produits dans les deux langues, j'insisterai pour qu'on lève la séance.

Le président: Très bien. Sénateur Thériault, on a fait parvenir beaucoup de documents à tous les membres du comité, dans les deux langues officielles. Ces documents assez complets contenaient beaucoup de détails et d'explications.

Le sénateur Thériault: On m'a dit hier seulement que je siégeais au comité. Quant au sommaire des délibérations, voici tout ce que j'ai reçu, monsieur le président.

Le président: Ce document est arrivé hier. J'ai demandé à M. Christopher de le produire pour moi seulement. J'allais le verser au compte rendu pour résumer la réunion de la semaine dernière. Je l'ai distribué uniquement par courtoisie, au cas où des membres du comité voudraient me suivre.

Le sénateur Thériault: Comme vous êtes important au Sénat et au parti au pouvoir, je crois que vous avez certaines responsabilités. Nous n'avons pas siégé très souvent depuis juin dernier. J'ai vraiment de la difficulté à comprendre pourquoi tout est en retard alors qu'il se passe si peu de choses au Sénat.

Le président: Je prends note de votre intervention.

Le sénateur Bonnell: Comme vous le savez, monsieur le président, vous avez été sauvé par la cloche la dernière fois alors que des témoins étaient du même avis. Un préconisait la prise de possession de l'aéroport et l'autre essayait de l'obtenir, et les deux étaient en faveur de la même chose. On ne m'a jamais expliqué pourquoi les deux témoins faisaient mutuellement leur promotion alors qu'il semblait y avoir conflit d'intérêts.

Le président: Sénateur Bonnell, je n'admets pas qu'ils faisaient leur promotion mutuelle. Cela étant dit, toutefois, il y avait un peu de confusion la dernière fois lorsque M. Auger s'est retrouvé assis avec les représentants du gouvernement. Ce n'est pas le cas aujourd'hui. Il prend place là-bas et nous l'entendrons après le témoin du gouvernement. Nous avons corrigé la situation et nous prenons note de votre intervention.

Le sénateur Bonnell: Ce n'est pas vraiment le cas. J'aimerais qu'on me dise comment il se fait qu'ils sont arrivés ici ensemble.

Le président: Tous devaient témoigner et ils se sont tout simplement retrouvés physiquement à la même table.

Le sénateur Bonnell: Autrement dit, le comité directeur, le président, ou quelqu'un d'autre leur a dit d'aller s'installer à la même table?

Le président: Oui. Le président dirige les délibérations du comité et ils étaient assis ensemble—non pas sur mes ordres, mais par hasard. Nous avons toutefois rectifié le tir. Nous avons pris note de votre intervention à la dernière réunion.

Le sénateur Bonnell: La cloche a sonné et a sauvé tout le monde, si vous vous rappelez.

Le président: Si vous voulez suivre . . .

Le sénateur Bonnell: Nous allons le faire.

[Text]

The Chairman: —as a matter of the chairman's—not the committee's—personal courtesy. I have distributed it in only one language because I received it in only one language and it was strictly for my benefit. I have been advised that it has been translated if any one wants it. If members of the committee want to follow me, I am going to read this into the record.

Mr. John Christopher, Researcher, Library of Parliament: I think it was distributed in both French and English.

Senator Thériault: I hate to be a stickler. How come one member of the committee has the translation, I do not have the translation. I am sure Senator Simard, who has just walked in, will not proceed unless he has French copy.

Senator Simard: We do not want to do that. Proceed. But I am not a member of your committee.

The Chairman: Let me make this clear again, ladies and gentleman, this was prepared at my direction for me personally to read into the record, which I will now do. Some were translated, apparently not enough. It is not a committee decision, it is a personal decision. If you do not want to follow what I am about to read into the record then don't. It is a personal matter, it has nothing to do with the committee or our general attitude of having documents in both official languages.

Senator Thériault: Mr. Chairman, I did not mean to offend the chairman of the committee. There is a law in this country that provides for production of papers in both languages in both houses of Parliament. It seems to me that it is your responsibility as chairman to see to it. Either you provide documents in both official languages, or you do not provide them at all.

The Chairman: Senator Thériault, there is no law in this country that states that I cannot produce for my own personal benefit, in one language, anything that I want to.

Now, if you do not want to follow it, then I will withdraw it and take it back. It has nothing to do with the committee at all.

Senator Buchanan: Mr. Chairman, the copy I have is in English and French. All the others I have seen are in English and French.

The Chairman: What are you reading from, Senator Buchanan?

Senator Buchanan: This summary of testimony, is this what you are talking about?

The Chairman: Apparently there are not enough copies.

Senator Buchanan: It is in English and French in mine. Turn it over, turn to the back.

Senator Thériault: I am talking about this document.

The Chairman: Ladies and gentlemen, I now intend to read a summary of the last meeting of the committee for your comments.

[Traduction]

Le président: ... en mon nom personnel—et non en celui du comité—j'ai distribué ce document par courtoisie, dans une langue seulement, parce que je l'ai reçu dans une langue seulement et qu'il m'était destiné, à moi seulement. On m'a dit qu'il a été traduit, si quelqu'un en veut une traduction. Si les membres du comité veulent bien me suivre, je vais le verser au compte rendu.

M. John Christopher, recherchiste, Bibliothèque du Parlement: Je crois que le document a été distribué en français et en anglais.

Le sénateur Thériault: Je déteste être pointilleux. Comment se fait-il qu'un membre du comité ait la traduction et que je n'en ai pas? Le sénateur Simard, qui vient tout juste d'arriver, refusera sûrement d'aller de l'avant sans texte en français.

Le sénateur Simard: Nous ne voulons pas agir ici. Allez-y. Je ne suis toutefois pas membre de votre comité.

Le président: Permettez-moi de préciser clairement de nouveau, mesdames et messieurs, que le document a été préparé à ma demande, pour moi personnellement, pour que je puisse le verser au compte rendu, ce que je vais faire. Certains documents ont été traduits, mais pas en assez grand nombre semblable-t-il. Cette décision est personnelle et non celle du comité. Si vous ne voulez pas suivre ce que je vais verser au compte rendu, ne le faites alors pas. Cette décision personnelle n'a rien à voir avec le comité ni avec la politique générale qui consiste à disposer de documents dans les deux langues officielles.

Le sénateur Thériault: Monsieur le président, je ne voulais pas offusquer le président du comité. Il y a au Canada une loi qui prévoit que les documents sont produits dans les deux langues officielles aux deux chambres du Parlement. C'est à vous qu'il incombe de vous en assurer, parce que vous êtes président. Fournissez les documents dans les deux langues officielles, ou n'en fournissez pas du tout.

Le président: Sénateur Thériault, il n'y a au Canada aucune loi qui m'interdit de produire en une seule langue, pour mes besoins personnels, ce que je veux bien produire.

Si vous ne voulez pas suivre, je vais tout simplement retirer ce document. Cela n'a absolument rien à voir avec le comité.

Le sénateur Buchanan: Monsieur le président, le texte que j'ai est en anglais et en français, comme tous les autres que j'ai vus.

Le président: Que lisez-vous, sénateur Buchanan?

Le sénateur Buchanan: Voulez-vous parler de ce résumé des témoignages?

Le président: Il ne semble pas y en avoir suffisamment de copies.

Le sénateur Buchanan: Mon texte est en anglais et en français. Tournez-le pour regarder au verso.

Le sénateur Thériault: Je parle de ce document-ci.

Le président: Mesdames et messieurs, je vais maintenant lire un sommaire de la dernière réunion du comité, à votre intention.

[Text]

Senator Graham: Mr. Chairman, if I may, just for purposes of clarification and so that you do not think Senator Thériault is being unduly picky, what he is really talking about is the unrevised transcript which has not been translated into English and French. That is what he is talking about, quite justifiably.

Senator Buchanan: I am sorry, Mr. Chairman, I have one of those and it is in English and French.

Senator Hays: The English is in English and the French is in French.

The Chairman: Shall we proceed, ladies and gentleman.

Mr. Richardson and Mr. Soucy at the end of this I will ask you to verify that, as best we could prepare it, this is a summary of the testimony on Bill C-15, which we are continuing to examine, which was held on October 25 and was suddenly called off because of the unexpected vote.

At that time, the testimony of Mr. Farquhar focused on the evolution of the local airport authority, which from now on will be referred to as LAAs and the present situation regarding the transfer of certain airports to such authorities.

Local airport authorities had their beginnings in 1978 when a task force was created by Transport Canada to examine the feasibility of transferring airports to local groups. This study lasted approximately one year with the government not proceeding beyond this phase.

In 1984 a second task force was created within Transport Canada to examine the concept of LAAs.

In 1987 the government issued a policy statement that outlined a general framework for the management of airports in Canada. This philosophy centered on either privatizing or transferring airports to private sector bodies rather than to other levels of government.

The government established in June, 1988 the Airport Transfer Advisory Board, chaired by the Deputy Minister of Transport and comprised of eight individuals from the private sector. The members were selected from across the country and included an academic, a former deputy minister, a person involved in real estate and financial matters, a pilot, two lawyers and two accountants to advise the Minister of Transport on the broad process of negotiating with specific individuals.

Coincidentally, with this, the Airports Transfer Task Force was also appointed within Transport Canada. It is comprised of six individuals who are responsible for the day-to-day negotiations and provision of advice to the minister on airport transfers. Since 1988, this task force has been engaged in refining the principles and guidelines governing the negotiations. These were called supplementary principles and were issued publicly by the government in May 1989.

In the supplementary principles certain guidelines are spelled out for the appointment of members to local authorities. For example, no elected or government officials can be members of a LAA. In addition, once a group of individuals has joined together to form a local authority, that group has to be "blessed" by both the provincial and appropriate municipal governments in the area served by the airport as being the sole

[Traduction]

Le sénateur Graham: Avec votre permission, monsieur le président, je voudrais simplement clarifier la question. Pour que vous ne pensiez pas que le sénateur Thériault est trop pointilleux, il parle en réalité du compte rendu non révisé qui n'a pas été traduit en anglais et en français. Voilà de quoi il parle.

Le sénateur Buchanan: Je suis désolé, monsieur le président, j'en ai un qui est dans les deux langues.

Le sénateur Hays: L'anglais est en anglais et le français, en français.

Le président: Procédons, mesdames et messieurs.

Monsieur Richardson et monsieur Soucy, lorsque j'aurai terminé, je vous demanderai d'attester qu'il s'agit là d'un résumé des témoignages sur le projet de loi C-15, dont nous poursuivons l'étude, qui ont été déposés le 25 octobre et interrompus subitement par des votes imprévus.

Le témoignage de M. Farquhar portait sur l'évolution des administrations aéroportuaires locales, que l'on désignera désormais par le signe AAL, et sur le contexte actuel et la cession de certains aéroports à de telles administrations.

Les administrations aéroportuaires locales ont fait leur apparition en 1978, au moment où Transports Canada a créé un groupe de travail chargé d'étudier la possibilité de céder des aéroports à des groupes locaux. L'étude a duré environ un an et le gouvernement n'est pas allé plus loin.

En 1984, Transports Canada a créé un deuxième groupe de travail qu'il a chargé d'examiner le concept d'une AAL.

En 1987, le gouvernement a publié un énoncé de politique décrivant un cadre général pour la gestion des aéroports au Canada. L'énoncé de principe pivotait sur la privatisation ou la cession d'aéroports à des organismes du secteur privé plutôt qu'à d'autres paliers de gouvernement.

En juin 1988, le gouvernement a créé le Comité consultatif sur la cession des aéroports, présidé par le sous-ministre des Transports et constitué de huit représentants du secteur privé. Les membres du comité provenaient de toutes les régions du pays et comprenaient un universitaire, un ancien sous-ministre, un spécialiste de l'immobilier et des finances, un pilote, deux avocats et deux comptables, chargés de conseiller le ministre des Transports sur le processus général de négociation avec certaines personnes en particulier.

Parallèlement à ces événements, Transports Canada créait aussi le Groupe de travail sur la cession des aéroports, constitué de six personnes chargées de s'occuper des négociations au jour le jour et de conseiller le ministre sur la cession des aéroports. Depuis 1988, le groupe de travail raffine les principes et les lignes directrices qui régissent les négociations. Ces principes supplémentaires ont été rendus publics par le gouvernement en mai 1989.

Les principes supplémentaires contiennent des lignes directrices sur la nomination des membres des administrations locales. Par exemple, aucun élu ni fonctionnaire ne peut être membre d'une AAL. De plus, lorsqu'un groupe de personnes a constitué une administration locale, celle-ci doit recevoir la «bénédiction» des administrations provinciale et municipales compétentes de la région desservie par l'aéroport, qui doivent

[Text]

representative body to pursue negotiations within the federal government.

The task force, during the past few months, has been in detailed negotiations on the financial terms regarding airport transfers as well as finalizing all the legal documentation required for such transfers.

This is the stage the government has reached to date. At the present time there are four legally constituted airport authorities in Canada. In the case of Montreal and Vancouver, they have been created under the Canada Corporations Act, Part II and in the case of Edmonton and Calgary they were established under provincial enabling legislation.

These authorities are essentially "nonprofit" in the sense that they are not share-issuing entities with their profits being returned to airport operations. There is no gain for an individual member of an authority and no private sector company can become an authority as such.

With respect to the question of what is the main motivation for the LAAs, the testimony revealed that they could be used as a major tool for economic development in their respective regions. By establishing LAAs it is expected that they can better enhance the economic climate of the region. They would be freed from the bureaucratic and institutional structures that are now in place as a result of the government operating these airports. By creating LAAs, it would remove the day-to-day decision-making for operations and finances from the federal government to a local authority. It will have the freedom to negotiate charges with airlines and have more scope to take advantage of local initiatives to develop airport lands. It is felt that local authorities would be in a better position to respond quickly to revenue generating opportunities than is the case under the present situation.

Colleagues, I will stop there, because the application of the Official Languages Act is a very important part of this bill. We did not hear from the Commissioner of Official Languages at the last meeting. He is to be here today, so I will not try to summarize anything further.

I will just ask Mr. Richardson and Mr. Soucy if that is a fair summary.

Mr. Richardson: I think that is a fair interpretation. There was just one point on page 2, paragraph 4, for certainty and further clarification, where it states "authorities are essentially 'nonprofit' in the sense that they are not share-issuing entities". For clarity, there should be a comma because if you continue the sentence, it states "with their profits being returned to airport operations". It should be clear that, yes, if there are profits they would be returned to airport operations. The point of the sentence was simply to clarify that no individual is going to make profit on this, or they are not for profit. Any profits would be returned to the local airport, that is the point of the sentence.

The Chairman: Very good, thank you. Do any of the members who were here last time have any quarrel with that evidence as presented?

Senator Bonnell: I have no quarrel with it, Mr. Chairman except that I do not really understand the fact that it is non-

[Traduction]

la reconnaître comme seul organisme représentatif autorisé à négocier avec le gouvernement fédéral.

Depuis quelques mois, le groupe de travail négocie les détails des modalités financières des cessions d'aéroports et met la dernière main à tous les documents juridiques nécessaires à de telles cessions.

Voilà où en est le gouvernement. Il existe actuellement quatre administrations aéroportuaires constituées légalement au Canada. Celles de Montréal et de Vancouver ont été créées en vertu de la Partie II de la Loi sur les sociétés commerciales canadiennes. Celles d'Edmonton et de Calgary ont été établies en vertu de lois provinciales habilitantes.

Ces administrations sont essentiellement «sans but lucratif» en ce sens qu'elles n'émettent pas d'actions et qu'elles réinvestissent leurs profits dans les activités aéroportuaires. Un membre d'une administration n'a rien à y gagner et aucune entreprise du secteur privé ne peut devenir une administration.

Quant à la principale raison d'être des AAL, les témoignages ont révélé qu'elles pourraient agir comme locomotives du développement économique dans leur région respective. En établissant des AAL, on s'attend à ce qu'elles soient en mesure de favoriser davantage la conjoncture économique de la région. Les administrations seraient libérées des structures bureaucratiques et institutionnelles qu'impose l'exploitation de ces aéroports par l'État. La création d'AAL fera passer du gouvernement fédéral à une administration locale les décisions opérationnelles et financières quotidiennes. Les AAL auront la liberté nécessaire pour négocier des frais avec les lignes aériennes et seront mieux en mesure de tirer parti des initiatives locales pour mettre en valeur les terrains aéroportuaires. On croit que les administrations locales seront mieux placées pour réagir rapidement aux possibilités d'affaires.

Je vais m'arrêter ici, parce que l'application de la Loi sur les langues officielles est un aspect très important du projet de loi à l'étude. Nous n'avons pas entendu le commissaire aux langues officielles à la dernière réunion. Il viendra témoigner aujourd'hui et je n'essaierai donc pas de résumer plus loin.

Je demanderai simplement à M. Richardson et M. Soucy si le résumé est juste.

M. Richardson: Je crois qu'il est assez juste. Il y a tout simplement un point que j'aimerais clarifier, au paragraphe 4 de la page 2. On dit que les administrations sont essentiellement à but non lucratif, en ce sens qu'elles n'émettent pas d'actions. Pour des raisons de clarté, il faudrait ajouter une virgule parce qu'on lit ensuite qu'elles réinvestissent leurs profits dans les activités aéroportuaires. Il faudrait préciser clairement que les profits éventuels seront réinvestis dans les activités aéroportuaires. On voulait simplement préciser clairement que personne n'en tirerait de profit, ou qu'il s'agit d'entités sans but lucratif. Les profits seront réinvestis dans l'aéroport local: voilà ce qu'on veut dire.

Le président: Très bien, je vous remercie. Les membres présents à la dernière réunion sont-ils d'accord avec le résumé des témoignages?

Le sénateur Bonnell: Je n'ai rien à y redire, monsieur le président, sauf que je ne comprends pas vraiment que les AAL

[Text]

profit. It seems to me that the directors of the LAA could pay themselves quite a salary. Although they are working at this time for nothing, once the process comes into effect they can take salaries or directors fees for time spent and consequently not have any profit. Therefore, the profits could be divided up in salaries.

Mr. Richardson: Well, that is essentially correct. That would be a decision of the local authority itself, if it wanted to do that.

Senator Bonnell: So if the local authority had a million dollar's profit the six members could divide that into a sixth of a million apiece for salaries, so therefore there is no profit and nothing is going back to the airport.

Mr. Richardson: I suppose, hypothetically, that might be the case, but I think it is pretty unlikely.

Senator Bonnell: Some of those airports such as Montreal and Vancouver are profitable airports. Consequently, there could be a substantial profit for gain, whereas Halifax might not make too much.

Senator Graham: Mr. Chairman, I want to follow up on what Senator Bonnell was talking about and that is the question of profits and losses. It has been stated here and it has been stated before that the LAAs are nonprofit organizations. If there are losses, the losses will be absorbed by the people of Canada; is that correct?

Mr. Soucy: No. Right now we have negotiated a financial agreement and then the four local airport authorities will be financially viable entities. They have very substantial people on the board of directors, so this situation will not happen. If it happens for one year because of the economic cycle, they will be in a position to take care of that and they would be able to get the necessary financing from banks and financial institutions.

Senator Graham: Who appoints these people who are on the boards of directors who are going to assume such a gargantuan responsibility?

Mr. Soucy: Every local group has a different situation. The nomination process has to be approved by the federal government and surrounding municipalities. For example, in the case of Montreal there are seven nominating entities such as the Chamber of Commerce. Those people are appointed for a term of four years under staggering terms in order that there is continuity on the board. They are very substantial business people and also business owners.

Senator Graham: Do you mean to tell me that the individual directors of LAAs are assuming the responsibility for potential losses?

Mr. Soucy: They are. For example, in the case of Montreal this corporation is incorporated under the Canada Corporations Act, Part II, so they must follow the rules of the Canada Corporations Act. As directors they are as fully liable as any other corporations.

[Traduction]

soient sans but lucratif. Il me semble que les membres du conseil d'administration de l'AAL pourraient se verser tout un salaire. Même s'ils travaillent gratuitement pour le moment, lorsque le processus sera enclenché, ils pourraient se verser des salaires ou des honoraires et, par conséquent, ne faire aucun profit. Les profits pourraient donc être répartis en salaires.

M. Richardson: C'est essentiellement vrai. Ce serait une décision de l'administration locale même, si elle veut agir ainsi.

Le sénateur Bonnell: Si l'administration locale fait un profit d'un million de dollars, les six membres pourraient se verser un salaire d'un sixième de million de dollars chacun. Il n'y aurait donc aucun profit et rien ne serait réinvesti dans l'aéroport.

M. Richardson: Je suppose que ce serait possible en théorie, mais c'est très peu probable.

Le sénateur Bonnell: Certains de ces aéroports, comme ceux de Montréal et de Vancouver, sont rentables. Une AAL pourrait donc en tirer des profits importants, alors qu'à Halifax, ils pourraient ne pas être très élevés.

Le sénateur Graham: Monsieur le président, je voudrais donner suite aux propos du sénateur Bonnell au sujet des profits et des pertes. On a répété ici que les AAL sont des organisations sans but lucratif. La population du Canada absorbera les pertes éventuelles, n'est-ce pas?

M. Soucy: Non. Pour le moment, nous avons négocié un arrangement financier et les quatre administrations aéroportuaires locales seront ensuite financièrement viables. Les conseils d'administration sont constitués de membres très importants et la situation en question ne devrait pas se produire. Si elle se présente une année donnée à cause du cycle de l'économie, les intéressés seront en mesure de régler le problème et d'obtenir le financement nécessaire de banques et d'institutions financières.

Le sénateur Graham: Qui nomme les membres de ces conseils d'administration qui vont assumer une responsabilité aussi énorme?

M. Soucy: La situation de chaque groupe local est différente. Le gouvernement fédéral et les municipalités environnantes doivent approuver le processus de nomination. Dans le cas de Montréal, par exemple, sept entités proposent des candidatures, dont la Chambre de commerce. Les intéressés sont nommés pour un mandat de quatre ans, en alternance, afin d'assurer une certaine continuité au conseil d'administration. Ce sont des gens d'affaires très importants et des propriétaires d'entreprise.

Le sénateur Graham: Voulez-vous dire que chaque membre du conseil d'administration des AAL assume la responsabilité de pertes éventuelles?

M. Soucy: En effet. Dans le cas de Montréal, par exemple, l'administration est constituée en vertu de la Partie II de la Loi sur les sociétés commerciales canadiennes, et elle suit les règles de la loi en question. Les membres de son conseil d'administration sont tout aussi responsables que dans le cas de toute autre société.

[Text]

Senator Graham: Yet if there are profits, then the profits are ploughed back into the corporation itself?

Mr. Soucy: Yes, sir.

Senator Graham: I am led to believe more than ever the testimony that was given to us at our first aborted sitting from Mr. Farquhar when he stated at page 12 of the testimony from the last meeting:

When you start looking into this and you ask people like Jacques Auger and his colleagues who have put a lot of time into this you find it is a very simple answer. It is a magnanimous move on their part.

It sounds like it is almost as if they were doing the same thing as helping the Red Cross or the Heart Fund.

Mr. Soucy: You could ask Mr. Auger the question when he appears before the committee as a witness. Those people have been working in those corporations as members of boards of directors for longer than three or four years without receiving a penny.

Senator Graham: We were told three weeks ago that he was the only one who is actually being paid.

Mr. Soucy: Mr. Auger was appointed last summer as President and Chief Executive Officer, a full time position. However, when Mr. Auger was a simple member of the board of directors he was not getting paid. He has now been hired by the local airport authority as President and Chief Executive Officer.

Senator Graham: From where I sit and from what I read and see, it is highly commendable and perhaps I will reserve some questions for Mr. Auger when he takes the stand.

Tell me what happens when one gets to the balance sheet at the end of the year? I am still not clear because it sounds so wonderful, that if there are losses the board of directors will absorb the losses and if there are profits they are going to be ploughed back into the corporation. We should have more citizens and groups like this all over Canada. Who will do the audit?

Mr. Soucy: That will be a public audit. Senator Graham, if there are losses the corporation will take care of those losses. They will be in a good financial position and they will be able to take care of the economic cycle. There will be very good years and years which are not so good, but the corporation will be in a good financial position to take care of that. We do not foresee any problem.

Senator Bonnell: I would like to ask another question concerning the same issue. Let's suppose in these four particular airports mentioned here—Edmonton, Calgary, Vancouver and Montreal—that there is a profit. However, what will happen in Sydney, Nova Scotia and in Fredericton, New Brunswick and in those areas? Will those airports still be run by the government? Will there be different entities owning and operating airports, some by the government, some by LAAs and some by other groups, as long as there are no politicians involved?

Mr. Soucy: I think that is basically a fact. The policy is that the creation of local airport authorities is a local initiative. If

[Traduction]

Le sénateur Graham: Cependant, s'il y a des profits, ceux-ci sont réinvestis dans la société même?

M. Soucy: En effet, monsieur.

Le sénateur Graham: Je suis plus que jamais porté à croire le témoignage que nous avons entendu à notre première réunion interrompue. M. Farquhar a alors affirmé, à la page 12 du compte rendu de la dernière réunion:

Lorsqu'on analyse la situation et qu'on interroge des gens comme Jacques Auger et ses collègues qui ont consacré énormément de temps à ce projet, la réponse est très simple. Ils font preuve de magnanimité.

C'est un peu comme s'ils aidaient la Croix-Rouge ou la Fondation du cœur.

M. Soucy: Vous pourriez poser la question à M. Auger lorsqu'il viendra témoigner. Ces gens travaillent dans ces sociétés et siègent à des conseils d'administration depuis beaucoup plus longtemps que trois ou quatre ans, gratuitement.

Le sénateur Graham: On nous a dit il y a trois semaines qu'il était le seul à être payé en réalité.

M. Soucy: M. Auger a été nommé, l'été dernier, président et chef de la direction, ce qui est un poste à plein temps. Lorsqu'il était simplement membre du conseil d'administration, M. Auger n'était pas payé. L'administration aéroportuaire locale l'a maintenant embauché comme président et chef de la direction.

Le sénateur Graham: D'après ce que je sais et ce que je lis, cette décision est très louable et je réserverai peut-être quelques questions pour M. Auger lorsqu'il prendra la parole.

Que se passe-t-il lorsqu'on établit le bilan de fin d'année? Tout n'est pas encore très clair parce que tout semble si merveilleux: le conseil d'administration absorbera les pertes éventuelles et réinvestira les profits dans la société. Il faudrait davantage de citoyens et de groupes de ce genre partout au Canada. Qui fera la vérification?

M. Soucy: La vérification sera publique. Sénateur Graham, si la société fait des pertes, elle s'en occupera. Elle sera en bonne situation financière et pourra faire face au cycle de l'économie. Il y aura d'excellentes années et d'autres bonnes, mais la société sera en bonne position financière et pourra se débrouiller. Nous n'entrevoyons pas de problème.

Le sénateur Bonnell: J'aimerais vous poser une autre question à ce sujet. Supposons que les quatre aéroports dont il est question ici, soit Edmonton, Calgary, Vancouver et Montréal, fassent un profit. Que se passera-t-il toutefois à Sydney, en Nouvelle-Écosse, à Fredericton, au Nouveau-Brunswick, et dans des régions semblables? Le gouvernement continuera-t-il d'y exploiter les aéroports? Les aéroports seront-ils possédés et exploités par des entités différentes, certains par l'État, d'autres par des AAL, et d'autres encore par d'autres groupes, à condition que les politiciens ne s'en mêlent pas?

M. Soucy: Je crois que c'est essentiellement le cas. On considère par principe que la création des administrations aéroport-

[Text]

there are business people in local communities who are interested in forming a local airport authority, they approach the federal government and we do business with them. We have the principles and we are doing this with anyone.

If, for example, an airport is in a loss situation, we want to make the same principles apply. We want to ensure that the Local Airport Authority is financially viable, but mathematically the lease payment will be negative. As Mr. Farquhar stated at the last meeting, there is nothing wrong as long as it is a good deal for both parties and the federal government is not going to be worse off after the deal. Basically, those are the rules of the game.

Senator Bonnell: In Charlottetown, Prince Edward Island we consider the airport to be a provincial airport. It does not belong to Charlottetown, it does not belong to Parkdale, it belongs to the province of Prince Edward Island. The citizens of the whole province feel that they are part of that airport and it is there to serve them. If we get an LAA with some local business people in the area of Charlottetown taking over the airport which the people of Prince Edward Island believe is their airport, perhaps the rates to park a car will be doubled, or the rates to use the airport for other purposes, for example charging \$1 to make a phone call, and the businessmen of Charlottetown will run the whole province as far as air support is concerned; is that correct?

Mr. Soucy: Mr. Chairman, if a local group is interested, we cannot do business with it before it has the full support of the municipalities and of the provincial government. In the case of Charlottetown, if the local group cannot get the support of the municipalities being served by the airport and the P.E.I. provincial government, the Minister of Transport would not enter into that process.

Senator Bonnell: What happens down the road in four years when the provincial government changes and the new provincial government does not agree with that authority and they want to get their own political hacks in there? Is that a 60-year contract or is that contract that is changed when the new provincial government comes in?

Mr. Richardson: Senator Bonnell, I am sorry, I do not think I can accept the premise of the question. I do not think there is any question of political hacks involved here.

Senator Bonnell: You do not think there is such a thing in Canada?

Mr. Richardson: I am not from Prince Edward Island, sir, I would not care to comment.

Senator Bonnell: You said Prince Edward Island, I said in Canada. There are political parties in this country that do tend to support their own people. You scratch their back, they will scratch yours. The people who were scratched on the back in the last government might not be the same people who want to scratch the backs of people in the new government.

Senator Simard: We do not do that in Ontario.

[Traduction]

tuaires locales est une initiative locale. Si des gens d'affaires d'une localité sont intéressés à créer une administration aéroportuaire locale, ils communiquent avec le gouvernement fédéral et nous transigeons avec eux. Nous avons les principes et nous agissons de la même façon avec n'importe qui.

Si un aéroport subit des pertes, nous voulons que les mêmes principes s'appliquent. Nous voulons que l'administration aéroportuaire locale soit financièrement viable, mais sur le plan mathématique, le loyer sera négatif. Comme l'a affirmé M. Farquhar à la dernière réunion, il n'y a là rien de mal à condition que le marché soit bon pour les deux parties et que le gouvernement fédéral ne se retrouve pas en plus mauvaise posture une fois le marché conclu. Voilà essentiellement les règles du jeu.

Le sénateur Bonnell: A Charlottetown, dans l'Île-du-Prince-Édouard, l'aéroport est considéré comme un aéroport provincial. Il n'appartient ni à Charlottetown, ni à Parkdale, mais bien à la province de l'Île-du-Prince-Édouard. Les citoyens de toute la province considèrent que l'aéroport leur appartient et qu'il est là pour les desservir. Si une AAL constituée de gens d'affaires locaux de la région de Charlottetown prend possession de l'aéroport, que la population de l'Île-du-Prince-Édouard considère comme le sien, les taux de stationnement pourraient doubler, de même que les frais d'utilisation de l'aéroport à d'autres fins. On pourrait par exemple exiger 1 \$ par appel téléphonique, et les gens d'affaires de Charlottetown ne trouveraient à diriger l'infrastructure aéroportuaire de toute la province. Est-ce exact?

M. Soucy: Monsieur le président, si un groupe local est intéressé, nous ne pouvons négocier avec lui sans qu'il ait le plein appui des municipalités et du gouvernement provincial. Dans le cas de Charlottetown, si le groupe local ne peut obtenir l'appui des municipalités desservies par l'aéroport et du gouvernement provincial, le ministre des Transports n'amorcerait pas le processus.

Le sénateur Bonnell: Que se passera-t-il dans quatre ans si un gouvernement provincial n'est pas d'accord avec l'administration et veut la remplacer par ses propres valets politiques? S'agit-il d'un contrat de 60 ans ou d'un contrat qui change à l'arrivée au pouvoir d'un nouveau gouvernement provincial?

M. Richardson: Je suis désolé, sénateur Bonnell, mais je ne peux accepter la prémisse de votre question. Il n'est pas question de valets du parti en l'occurrence.

Le sénateur Bonnell: Vous ne croyez pas que cela existe au Canada?

M. Richardson: Je ne viens pas de l'Île-du-Prince-Édouard, monsieur, et je n'ai donc rien à dire.

Le sénateur Bonnell: Vous avez parlé de l'Île-du-Prince-Édouard et j'ai parlé du Canada. Il y a au Canada des partis politiques qui ont tendance à appuyer leurs propres amis: la main gauche lave la main droite. Ceux qui ont profité du gouvernement précédent ne seront peut-être pas les mêmes personnes qui veulent amadouer le nouveau gouvernement.

Le sénateur Simard: Nous n'agissons pas ainsi en Ontario.

[Text]

Senator Bonnell: I thought you were a New Brunswicker. Are you ashamed of your province?

Is there any possibility these things could change?

Mr. Richardson: I think each of the individual authorities has a process for involving directors. Essentially, there are more clients at the municipal level, as I say. As Mr. Soucy has said in his previous answer, that is with the consent, understanding and consultation of the surrounding municipal areas. In the case of Calgary, for example, with which I am familiar, the city council, the Chamber of Commerce, the Economic Development Authority and the surrounding regions appointed members to the local authority board.

Senator Bonnell: Let us suppose the Reform Party wins the next provincial election in Alberta, that it does not like the idea of the authority taking charge of the airport and wants the federal government back. Can the contract be cancelled?

Mr. Richardson: That is a highly hypothetical situation in this case.

Senator Bonnell: It is not hypothetical if a new government wants to cancel the contract.

The Chairman: They have a lease, and I suppose it could be cancelled. That is the obvious answer.

Senator Bonnell: That is what you would think is the obvious answer. That is not what the department has said. It has not said yet. It has said only that it is hypothetical.

Mr. Richardson: I am sorry, sir, I think your question is hypothetical. The answer was not a hypothetical one.

Senator Bonnell: Give us an answer that is not hypothetical. What is the answer?

Senator Simard: A contract is a contract.

Senator Bonnell: We have a senator from New Brunswick telling us the answer.

Mr. Richardson: Perhaps because it is so apparent, I am having difficulty defining your question. They have a contract, sir.

Senator Bonnell: A contract is a contract?

Mr. Richardson: Yes.

Senator Bonnell: It stays in place for how many years, 60 years?

Mr. Richardson: Yes.

Senator Bonnell: So it cannot be broken once it is signed. The legislature of a province really cannot change it if it wants to, is that right?

Mr. Richardson: Yes.

Senator Bonnell: That is a definite no. I think we should probably note that.

Senator Hays: Mr. Chairman, as you know, I am not a member of the committee. I am here replacing one of my colleagues. Thus, I hesitate to engage in discussion on this issue. However, I would like to ask a few questions.

[Traduction]

Le sénateur Bonnell: Je croyais que vous veniez du Nouveau-Brunswick. Avez-vous honte de votre province?

Le changement est-il possible?

M. Richardson: Je crois que chaque administration a un mécanisme d'intervention des membres des conseils d'administration. Il y a essentiellement plus de clients au niveau municipal. Comme M. Soucy l'a dit plus tôt, tout se déroule avec le consentement des municipalités environnantes, qui comprennent la situation et ont été consultées. Dans le cas de Calgary, par exemple, que je connais bien, le conseil municipal, la Chambre de commerce, l'administration du développement économique et les régions environnantes ont nommé des membres au conseil de l'administration locale.

Le sénateur Bonnell: Supposons que le Reform Party remporte les prochaines élections provinciales en Alberta, qu'il n'est pas d'accord pour que l'administration prenne le contrôle de l'aéroport et qu'il veut que le gouvernement fédéral s'en occupe de nouveau. Le contrat peut-il être résilié?

M. Richardson: Votre question est très hypothétique.

Le sénateur Bonnell: Ce n'est pas hypothétique si un nouveau gouvernement veut résilier le contrat.

Le président: Ils ont un bail et je suppose qu'il pourrait être annulé. Voilà la réponse évidente.

Le sénateur Bonnell: C'est ce que vous pensez. Ce n'est pas ce qu'a dit le ministre. Il n'a encore rien dit. Il a simplement dit que tout est hypothétique.

M. Richardson: Je regrette, monsieur, mais je crois que votre question est hypothétique. La réponse n'était pas hypothétique.

Le sénateur Bonnell: Donnez-nous une réponse qui ne soit pas hypothétique. Quelle est la réponse?

Le sénateur Simard: Un contrat, c'est un contrat.

Le sénateur Bonnell: Voilà maintenant que le sénateur du Nouveau-Brunswick nous donne la réponse.

M. Richardson: C'est peut-être parce que c'est tellement évident que j'ai de la difficulté à comprendre votre question. Ils ont un contrat, monsieur.

Le sénateur Bonnell: Un contrat, c'est un contrat?

M. Richardson: En effet.

Le sénateur Bonnell: Le contrat est en vigueur pendant 60 ans?

M. Richardson: Oui.

Le sénateur Bonnell: Il ne peut donc être résilié après la signature. L'assemblée législative d'une province ne peut rien y changer si elle le veut, n'est-ce pas?

M. Richardson: En effet.

Le sénateur Bonnell: C'est un non ferme. Nous devrions probablement en prendre note.

Le sénateur Hays: Monsieur le président, comme vous le savez, je ne suis pas membre du comité, mais j'y remplace un de mes collègues. C'est pourquoi j'hésite à amorcer une discussion à ce sujet. J'aimerais toutefois poser quelques questions.

[Text]

First, it is a pleasure to be here with a fellow Albertan, Mr. Richardson, and to see him prospering politically as the Parliamentary Secretary to the Minister of Transport.

I will give you a list of questions and then perhaps come back to them. First, as a matter of principle, I, like my colleagues, have questioned the wisdom of this whole idea. However, the government is committed to it and it is ongoing. In the case of Calgary, I know many of the people involved in the airport authority. They are good people and I am sure they will do their best.

However, notwithstanding that, and I have said this to them, I think the principle of turning responsibility of the airports over to local authorities is not a good idea on the face of it, although I have not looked into it. I just put that comment on the record.

Is there a document or something I could take a look at that sets out the principles that the government is trying to achieve by doing this? Is there something that names the Airports Transfer Task Force? I presume that is in existence, and I do not want to get into it now.

In the negotiations with the Local Airport Authorities, is there a guideline that assures public access to information on how the airport authority conducts its business in terms of some of the questions which were asked here regarding fees paid to directors and other matters? It seems to me that public scrutiny is one way of assuring responsible conduct in that area. I am wondering if that is part of this process.

Another concern that I have involves the potential rundown of a capital facility or asset within 60 years or less if the authority failed, and the federal government then getting it back because of the rundown. I would be interested in a comment on whether or not that is a concern of the government in negotiating these agreements, and whether or not it involves an ongoing relationship with Transport Canada officials and the local authorities in an overseeing manner, or some way, to ensure that that type of thing does not happen.

Having read the materials that were distributed, a problem that we see with the United States came to mind. It is the case in which Canada wants to have better access to U.S. markets but is unable to obtain that access because the U.S. has followed this route and because the local authority, for example, in Denver, will not make a gate available to a Canadian airline because of Denver interests. I am not sure whether such a situation exists in Denver or not, but let us, for argument sake, say that it does. The interests of the United States might be that Canada or another country, but Canada in particular, should perhaps be given better access because Canada has been in a position to give American airlines access.

Is there something in this negotiation that is directed at that type of problem? I will stop there, Mr. Chairman.

The Chairman: This is not intended to be an answer, and those are very good questions, senator. However, I just want to remind members of the committee, in particular those who

[Traduction]

Je suis tout d'abord heureux d'être ici avec un compatriote de l'Alberta, M. Richardson, et de voir qu'il a obtenu de l'avancement sur le plan politique comme secrétaire parlementaire du ministre des Transports.

Je vais vous poser une liste de questions et j'y reviendrai peut-être ensuite. Par principe et comme mes collègues, je me suis interrogé d'abord sur la sagesse du projet. Le gouvernement s'y est toutefois engagé et le processus est en cours. Dans le cas de Calgary, je connais une foule de gens qui travaillent à l'administration aéroportuaire. Ce sont de bonnes personnes, qui feront tout leur possible, j'en suis sûr.

Je crois malgré tout, et je leur ai déjà dit, qu'il n'est pas bon de céder à des administrations locales la responsabilité des aéroports, même si je n'ai pas examiné la question. Je voulais tout simplement consigner cette observation au compte rendu.

Y a-t-il un document ou autre chose que je pourrais étudier et qui établit les principes que le gouvernement essaie de faire en agissant ainsi? Y a-t-il un document qui établit le groupe de travail sur la cession des aéroports? Je suppose que ce document existe et je ne veux pas aborder la question maintenant.

Les négociations avec les administrations aéroportuaires locales prévoient-elles des lignes directrices qui garantissent que le public pourra suivre les activités de l'administration aéroportuaire en ce qui concerne notamment les honoraires payés aux membres du conseil d'administration, par exemple? L'examen par le public me semble une façon d'assurer une conduite responsable à cet égard. Je me demande si cela fait partie du processus.

Un autre aspect qui me préoccupe, c'est la détérioration éventuelle de l'infrastructure ou d'un bien d'équipement en 60 ans ou moins si l'administration échoue et si le gouvernement fédéral reprend en main le bien en question à cause de la détérioration. Le gouvernement y pense-t-il lorsqu'il négocie les contrats en question et aura-t-il une relation courante entre les administrations locales et les dirigeants du ministère des Transports qui pourraient jouer un rôle de surveillance ou autre afin d'éviter que cela se produise?

À la lecture des documents distribués, un problème qui existe aux États-Unis m'est venu à l'esprit. Il s'agit du cas où le Canada veut avoir un meilleur accès à des marchés américains mais est incapable de l'obtenir parce que les États-Unis ont emprunté la même voie et que l'administration locale de Denver, par exemple, ne met pas de porte d'accès à la disposition d'un transporteur aérien canadien pour protéger des intérêts locaux. Je ne sais pas si c'est le cas à Denver ou non, mais supposons que ce le soit pour les fins de l'argument. Dans l'intérêt des États-Unis, il faudrait peut-être donner au Canada ou à un autre pays, mais au Canada en particulier, un meilleur accès parce que le Canada est en mesure de faire de même pour des lignes aériennes américaines.

Y a-t-il un élément de négociation qui porte sur ce genre de problème? Je m'en tiendrai à cela, monsieur le président.

Le président: Ce n'est pas une réponse que je vous donne à de très bonnes questions, sénateur. Je rappelle toutefois aux membres du comité, et surtout à ceux qui n'étaient pas ici la dernière fois, ce que n'est pas le projet de loi C-15.

[Text]

were not here the last time, of what this bill is not. We are talking about Bill C-15.

Senator Hays: If I could interrupt you, Mr. Chairman, I read the bill and I see that there is not much in there about what I am asking. However, as a parliamentarian, this is the only chance one has to ask these questions, which is why I am asking them. If the answer is, "Look, we are not prepared to talk about that", that is fine, I will not pursue it. I will not get nasty, Mr. Chairman, and I will just accept that. However, I am not sure that is a good approach on the part of the government.

The Chairman: We encouraged the witnesses to get beyond the scope of this bill at the first meeting.

Senator Hays: I am in your hands, Mr. Chairman.

Mr. Richardson: I would be happy to respond to Senator Hays, and I thank him for his questions. I think they are questions that many who have not been through this process, as many on this committee have not, would naturally ask.

First, with regard to the supplementary principles, in the brief material that we submitted, and I would be happy to provide additional copies, there is a pretty good background as to the rationale behind the creation and operation of the local airport authorities.

With regard to your specific questions concerning conduct of business and public scrutiny, many of the points you raise in your questions are covered by the ground lease. There is a ground lease with the Department of Transport. Included in that—and you will note this in the principles in the briefing material—the local airport authorities are responsible for providing an annual report. There are public meetings to be held prior to the publication of the annual report. If there are areas of default in the ground lease, the minister is able to negate the contract and to cancel the lease. That is the ultimate fall-back position for many of the questions you raised.

In terms of public scrutiny and the running down of a facility, as suggested, certain standards have to be maintained. They are also included in the ground lease. Any default of those requirements could also result in cancellation of the contract by the minister.

Access is currently a relevant question because there are a number of discussions ongoing apart from those on the Hill, such as Open Skies, gate access and operation. I would have to defer to Mr. Soucy as to whether or not the bill specifically refers to other legislation that would cause such access to occur. I am thinking specifically of the Competition Act which would allow equal access to gates.

I would ask Mr. Soucy if he would like to supplement that answer.

Mr. Soucy: I think you are right on. If you look at Supplementary Principle 1.9 you will see that it states that the local airport authority must provide equal access and that it is subject to the Competition Act. In the briefing package is a syn-

[Traduction]

Le sénateur Hays: Si vous me permettez de vous interrompre, monsieur le président, j'ai lu le projet de loi, qui ne contient pas grand-chose sur ce qui m'intéresse. Comme parlementaire, toutefois, c'est ma seule chance de poser ces questions et c'est pourquoi je les pose. Si l'on me répond que l'on est pas prêt à en discuter, très bien, je n'irai pas plus loin. Je ne me fâcherai pas, monsieur le président, et j'accepterais tout simplement cette réponse. Je ne suis toutefois pas convaincu que la politique du gouvernement soit bonne.

Le président: Nous avons encouragé les témoins à aller plus loin que la portée du projet de loi lors de la première réunion.

Le sénateur Hays: Je m'en remets à vous, monsieur le président.

M. Richardson: Je serais heureux de répondre au sénateur Hays, que je le remercie de ses questions. Beaucoup de gens qui n'ont pas connu le processus, comme c'est le cas d'un grand nombre des membres du comité, se poseraient naturellement de telles questions.

Tout d'abord, en ce qui a trait aux principes supplémentaires, les brefs documents que nous avons présentés et dont je serai heureux de fournir des copies supplémentaires contiennent beaucoup de détails sur la raison à l'origine des administrations aéroportuaires locales.

Pour ce qui est de vos questions précises sur la conduite des affaires et l'examen public, le bail foncier prévoit un grand nombre des points que vous soulevez. L'administration signe, avec le ministère des Transports, un bail foncier qui prévoit, comme vous le verrez dans les principes contenus dans le document d'information, que les administrations aéroportuaires locales doivent présenter un rapport annuel. Il doit y avoir des réunions publiques avant la publication du rapport annuel. Si le bail foncier présente des lacunes, le ministre peut résilier le contrat et annuler le bail. C'est la dernière position de repli dans le cas d'un grand nombre des questions que vous avez soulevées.

Il faut maintenir certaines normes pour ce qui est de l'examen public et de la détérioration d'une infrastructure. Le bail foncier les prévoit aussi. Toute inobservation des exigences en question pourrait aussi entraîner l'annulation du contrat par le ministre.

La question de l'accès est pertinente à l'heure actuelle à cause des nombreuses discussions en cours, en plus de celles qui se déroulent sur la Colline: ciels ouverts, accès aux portes et exploitation n'en sont que quelques exemples. Je laisserai M. Soucy préciser si le projet de loi fait spécifiquement allusion à d'autres mesures législatives qui établiraient un tel accès. Je pense plus particulièrement à la Loi sur la concurrence qui permettrait un accès égal aux portes.

Je demanderais à M. Soucy de compléter la réponse.

M. Soucy: Vous avez parfaitement raison. Le principe supplémentaire 1.9 précise que l'administration aéroportuaire locale doit assurer l'égalité d'accès et que la question est régie par la Loi sur la concurrence. La trousse d'information con-

[Text]

thesis of the principles. But the document to which Mr. Richardson refers is a public document. It is the document containing the 36 supplementary principles. In the introduction there is set out all the rules of the game concerning appointment to the boards and conflict of interest. It is a public document of which we have a bilingual version. We could leave it with the committee for distribution. In the briefing material there is but a synthesis of that only.

Senator Hays: It would be nice to have it.

I have one supplementary question to ask on the lease document which contains the substance of the agreement between the federal government and the local airport authority. Is it a standardized document? Is it airport by airport? Is it a public document?

Mr. Richardson: I would start by saying that it was originally the intent that we would work toward that. All four airport authorities were working in concert to develop one individual lease. As we get closer to signing them, we find that there are individual circumstances regarding each airport. We find that there are deviations in each individual case. But, yes, the answer to your second question, senator, is that those leases will all be public.

Senator Graham: Mr. Chairman, I would like to go back to the audit about which I asked earlier. Could the local airport authorities be subject at any time to an audit by the Auditor General?

Mr. Soucy: There is in the contract now audit provisions. We have an outside auditor, and we would like that outside auditor to do a good job. I think that if it were to become messy, yes, it could be the case that the Auditor General could be called in to do an audit. However, we do not think that will be the case. There are high quality boards of directors and the LAAs will be running good operations.

Mr. Richardson: I wonder if I could interrupt a moment, Senator Graham, since I do not want to mislead Senator Hays.

With regard to the public nature of the contracts, the ground leases are in fact commercial leases. The actual leases negotiated with tenants at the airport and those matters will be involved. As is normal commercial practice, those specific leases may not become public. It would be up to the discretion of the local authority board to make them public. They would not be obliged by the legislation to make them public, as is the case with any commercial lease. The general principles of the ground lease would certainly be made public.

The Chairman: We have interrupted Senator Graham. Do you wish to respond, senator?

Senator Hays: For clarification, what I was looking for was the extent to which the complete agreement between the local airport authority and the federal government is a public document. Having questioned the wisdom of doing this, the motivation for the question is that the best assurance we can have for the affairs being conducted properly is that they be conducted publicly. If the agreement is known, and if there are annual reporting requirements, and this relationship between the municipal and provincial governments is maintained and there

[Traduction]

tient un résumé des principes, mais le document auquel M. Richardson fait allusion est un document public qui contient les 36 principes supplémentaires. L'introduction établit toutes les règles du jeu au sujet de la nomination des membres des conseils et des conflits d'intérêts. Nous avons une version bilingue de ce document public, que nous laissons au comité pour distribution. La trousse d'information n'en contient qu'un résumé.

Le sénateur Hays: Ce serait intéressant.

Je n'ai qu'une question supplémentaire à poser au sujet du bail qui contient l'essentiel de l'entente entre le gouvernement fédéral et l'administration aéroportuaire locale. Le document est-il normalisé? Est-il particulier à chaque aéroport? Est-ce un document public?

M. Richardson: Je commencerai par dire que c'était à l'origine notre intention. Les quatre administrations aéroportuaires collaboraient à la mise au point d'un bail normalisé. À mesure que la signature approche, nous constatons que chaque aéroport présente des circonstances particulières. Nous constatons des écarts dans chaque cas, mais pour répondre à votre deuxième question, sénateur, ces baux seront tous publics.

Le sénateur Graham: Monsieur le président, j'aimerais revenir à la vérification dont j'ai parlé plus tôt. L'administration aéroportuaire locale pourrait-elle faire l'objet d'une vérification par le vérificateur général à n'importe quel moment?

M. Soucy: Le contrat prévoit des vérifications. Nous avons un vérificateur de l'extérieur et nous aimerions qu'il fasse du bon travail. Je crois que si la situation venait à s'embrouiller, il se pourrait très bien que le vérificateur général soit appelé à procéder à une vérification. Nous ne croyons toutefois pas que ce sera le cas. Les conseils d'administration sont de grande qualité et les AAL seront bien organisées.

M. Richardson: J'aimerais vous interrompre, sénateur Graham, car je ne voudrais pas induire le sénateur Hays en erreur.

Pour ce qui est de la nature publique des contrats, les baux fonciers sont en fait des baux commerciaux, qui traiteront des baux négociés avec les locataires à l'aéroport et de toutes ces questions. Comme c'est normalement le cas dans le commerce, il se peut que les baux en question ne deviennent pas publics. C'est le conseil d'administration de l'administration locale qui décidera de les rendre publics. La loi ne les obligera pas à les rendre publics comme c'est le cas de tout bail commercial. Les principes généraux du bail foncier seraient certainement rendus publics.

Le président: Nous avons interrompu le sénateur Graham. Voulez-vous répondre, sénateur?

Le sénateur Hays: Pour plus de précision, je voulais savoir dans quelle mesure l'entente complète entre l'administration aéroportuaire locale et le gouvernement fédéral est un document public. Après avoir affirmé que je doutais de la sagesse de cette politique, j'ai posé ma question parce que la meilleure garantie que nous puissions avoir que tout se déroulera de la façon appropriée, c'est l'examen public. Si l'entente est connue, si elle prévoit des rapports annuels obligatoires, si ces liens entre l'administration municipale et le gouvernement provin-

[Text]

is some oversight, then it seems to me that there are some problems. I am not sure we get anywhere in this way because it will be more work than there was before.

It seems to me that what the Government of Canada had in mind, and has done what it can, is to ensure that it operates in an efficient and fair way to the public. Enhanced revenues means more costs. More costs mean that somebody has to pay for them. That would presumably be the community served, either through higher airfares or higher rates for parking. I guess the extent to which the community is involved in the whole thing and sees both the agreement and what happens is the best protection that they can have.

What is not public is the question.

Mr. Richardson: To answer your question, most of the concerns you express and the reasons for your concerns would be covered and would be public. You may want to direct one of those questions to Mr. Auger when he comes up since he is specifically involved in one.

I think Mr. Soucy is anxious to supplement what I have said. I will ask him to explain it in more detail.

Mr. Soucy: You are 100 per cent right when you say that 90 per cent of the documents are public. But as far as the commercial portion of the document is concerned, the local airport authority is a private business entity which likes to keep its numbers private. If that were not the case, and if others were to see the financial figures, then they would not be in a position to negotiate landing fees and rates with concessionaires. The local airport authorities will have public meetings at which board members will be present. Thus, they will be publicly-accountable corporations. As Mr. Richardson said, you should ask Mr. Auger to give you a more complete answer in this regard.

The Chairman: Senator Graham.

Senator Graham: Mr. Chairman, after the transfer is made to the local airport authority, what is to prevent the local airport authority, after a period of two years, for example, from making another transfer? I have two questions in that respect.

If it is possible to sell these lands, where do the returns from the sale go? In the event of a transfer to a third authority, would that authority still be subject to the regulations of the act?

Mr. Richardson: As to the technical detail, I will ask Mr. Soucy to answer.

Under the legislation that we are currently discussing, what you suggest is not possible. Any future transfer would have to go through the same process and back to the minister. Am I correct, Mr. Soucy?

Mr. Soucy: Yes. If you take a look at the legislation which is in front of you, you will see that a local airport authority must be designated by the Governor in Council. Within the ground lease and agreement to transfer, a local airport authority does not have the freedom to do that without coming back to the government. It could ask to do so, but the government would

[Traduction]

cial sont maintenus et s'il y a des oublis, il me semble alors qu'il y a des problèmes. Je ne suis pas sûr que ce soit un progrès, parce qu'il y aura plus de travail qu'auparavant.

Il me semble que le gouvernement du Canada voulait faire et a fait son possible pour fonctionner de façon efficace et équitable pour le public. L'augmentation des recettes entraîne des coûts et si les coûts augmentent, quelqu'un doit payer. Ce sera probablement la communauté desservie qui devra payer plus cher pour prendre l'avion ou stationner. Je suppose que la meilleure protection pour la communauté consiste à s'intéresser à toute l'affaire, à connaître l'entente et à savoir ce qui se passe.

Le problème, c'est ce qui n'est pas public.

M. Richardson: Pour répondre à votre question, la plupart des préoccupations que vous soulevez et les causes de vos préoccupations seraient prévues et publiques. Vous voudrez peut-être poser une de ces questions à M. Auger lorsqu'il viendra témoigner, puisqu'il s'occupe plus particulièrement d'un aéroport.

Je crois que M. Soucy veut compléter mes propos. Je lui demanderais d'expliquer plus en détail.

M. Soucy: Vous avez parfaitement raison d'affirmer que 90 p. 100 des documents sont publics. En ce qui concerne la partie commerciale du document, l'administration aéroportuaire locale est toutefois une entité commerciale privée qui veut garder ses chiffres confidentiels. Si ce n'était pas le cas et si d'autres intervenants étaient au courant des données financières, les administrations aéroportuaires ne seraient alors pas en mesure de négocier des taxes d'atterrissage et des taux avec les concessionnaires. Les administrations aéroportuaires locales organiseront des réunions publiques auxquelles participeront des membres du conseil d'administration. Elles agiront donc en sociétés qui doivent rendre des comptes au public. Comme l'a dit M. Richardson, vous devriez demander à M. Auger de vous fournir des précisions.

Le président: Sénateur Graham.

Le sénateur Graham: Monsieur le président, après la cession d'un aéroport à une administration aéroportuaire locale, qu'est-ce qui empêche celle-ci après deux ans, par exemple, de procéder à une autre cession? J'ai deux questions à cet égard.

S'il est possible de vendre les terres en cause, où va le produit de la vente? En cas de cession à une troisième administration, celle-ci sera-t-elle assujettie à la réglementation prévue par la loi?

M. Richardson: Je demanderai à M. Soucy de répondre au sujet des détails techniques.

Ce que vous dites est impossible en vertu de la mesure législative à l'étude. Toute cession future devra passer par la même filière et revenir au ministre. Ai-je raison, monsieur Soucy?

M. Soucy: En effet. Si vous jetez un coup d'œil à la mesure à l'étude, vous verrez que le gouverneur en conseil doit désigner une administration aéroportuaire locale. Compte tenu du bail foncier et de la convention de cession, une administration aéroportuaire locale ne peut agir ainsi sans se présenter de nouveau devant le gouvernement. Elle pourrait en demander la

[Text]

probably refuse, unless a local airport authority can be replaced by a better airport authority. The government of the day would be in the position to decide that.

Senator Graham: May I ask a question of Mr. Richardson, Mr. Chairman? With respect to the overall policy and the evolving policy with respect to air regulations and the management of airports, does the government have in mind the maintenance of any kind of national standards?

Mr. Richardson: I would have to ask you, senator, to be more specific with regard to standards.

Senator Graham: Let me talk in terms simply of safety, both on the ground and in the air.

Mr. Richardson: Thank you for that question. It is one with respect to which the minister was particularly strident in the committee. The first principle held by the Department of Transport is the safety of the public. That would be in no way affected by these transfers. The Department of Transport will still be responsible for safety and security at airports. None of that will change. Essentially, what we are talking about here is ground leases and the commercial operation of an airport.

The Chairman: Are firemen deemed essential at airports?

Mr. Soucy: Yes, sir. The responsibility to provide crash, fire and rescue services belongs to the local airport authority. They are 100 per cent essential. We cannot operate an airport without those services. For an airport to be certified by the Minister of Transport, it needs to be properly served by crash, fire and rescue services. Keep in mind that we are talking about major international airports.

Senator Graham: Does the local airport authority have the authority to set user fees, as it were, in terms of aircraft landing?

Mr. Soucy: Yes, sir, they have the right to charge user fees.

Senator Graham: So the customer in a particular region may have to pay more, or less, as the case may be, as a result of the location of a particular aircraft?

Mr. Soucy: You are right. It will be a local board of directors which has the support of municipalities and the province that will be making these decisions. That is something we have to respect.

The Chairman: Do air traffic control and weather services remain under federal jurisdiction?

Mr. Soucy: There is no change in that regard. For example, the Minister of Transport and Transport Canada maintain full responsibility for air traffic control. The same is true with respect to weather service. There is no change. The status quo is protected.

Senator Bonnell: What about the de-icing of airplanes which land, is it up to Transport Canada to ensure that the planes are de-iced?

[Traduction]

permission, mais le gouvernement la lui refuserait probablement à moins qu'une administration aéroportuaire locale puisse être remplacée par une meilleure. Le gouvernement au pouvoir alors serait en mesure de décider.

Le sénateur Graham: Puis-je poser une question à M. Richardson, monsieur le président? Au sujet de la politique générale et de la politique en évolution qui a trait à la réglementation aérienne et à la gestion des aéroports, le gouvernement envisage-t-il de maintenir des normes nationales?

M. Richardson: Sénateur, je vous demanderais d'être plus précis au sujet des normes.

Le sénateur Graham: Permettez-moi de parler simplement de la sécurité au sol et en vol.

M. Richardson: Je vous remercie de cette question. Le ministre a tenu des propos particulièrement vifs au comité à ce sujet. Le premier principe que défend le ministère des Transports, c'est celui de la sécurité du public qui ne sera nullement affectée par les cessions en cause. Le ministère des Transports demeure responsable de la sécurité aux aéroports. Rien ne changera à cet égard. Il est essentiellement question ici des baux fonciers et de l'exploitation commerciale d'un aéroport.

Le président: Les pompiers sont-ils essentiels aux aéroports?

M. Soucy: Oui, monsieur. C'est à l'administration aéroportuaire locale qu'il incombe de fournir des services d'intervention rapide, d'incendie et de sauvetage. Ces services sont tout à fait essentiels et un aéroport ne peut fonctionner sans eux. Pour être homologué par le ministère des Transports, un aéroport doit être doté de services appropriés d'intervention rapide, d'incendie et de sauvetage. Il ne faut pas oublier qu'il est question ici des grands aéroports internationaux.

Le sénateur Graham: L'administration aéroportuaire locale a-t-elle le pouvoir d'imposer des droits d'utilisation, ou d'atterrissage?

M. Soucy: Oui, monsieur.

Le sénateur Graham: Il se pourrait donc que le client d'une région donnée ait à payer plus ou moins cher, selon le cas, à cause de l'endroit où se trouve un aéroport en particulier?

M. Soucy: En effet. Ce sera le conseil d'administration d'une administration aéroportuaire locale, qui a l'appui des municipalités et de la province, qui prendra ces décisions. Il faut respecter cela.

Le président: Les services de contrôle de la circulation aérienne et de météorologie demeureront-ils de compétence fédérale?

M. Soucy: Rien ne changera à cet égard. Le ministre des Transports et Transport Canada gardent par exemple l'entière responsabilité du contrôle de la circulation aérienne, de même que du service de météorologie. Rien ne change, le statu quo demeure.

Le sénateur Bonnell: Et le dégivrage des aéronefs qui atterrissent? Est-ce Transport Canada qui doit s'assurer que les avions sont dégivrés?

[Text]

Mr. Soucy: The de-icing of a plane is a safety matter. The safety aspect stays within Transport; but the responsibility to de-ice remains with the airlines.

Senator Spivak: I have just one question.

The Chairman: Senator Graham are you through?

Senator Spivak: My question concerns the matter of safety. Could you remind me of what piece of legislation governs the matters of air traffic control, de-icing, et cetera? What is the monitoring instrument which ensures that the local airport authority meets the standards? Who is responsible for that? Can you give me the mechanics of it?

Mr. Soucy: Right now there is the Aeronautics Act. The group in Transport Canada which is responsible to oversee safety is the aviation group. It is the same group that continues to run the air traffic control tower. That group also has the responsibility to oversee safety regulations and to ensure that everything is all right. They will be doing that with the airlines and with the local airport authority. The local airport authority will have an operating certificate to operate the airport on an ongoing basis. In order to keep their operating certificate from the Minister of Transport they must see that everything is safe and secure.

Senator Spivak: The airport controllers, the de-icers, the firemen and all those people are hired by the local airport authority, yes or no?

Mr. Soucy: No. The provision of crash, fire and rescue services is the responsibility of the local airport authority. The actual de-icing of planes is the responsibility of the airlines.

Senator Spivak: And the air traffic controllers?

Mr. Soucy: They will remain employees of Transport Canada. The Minister of Transport is responsible for them. There is no change in that regard.

Senator Spivak: So, this is how it has been operating and will continue to operate?

Mr. Soucy: Yes.

Senator Graham: I have one final question, Mr. Chairman. Could a list be made available of the members of the boards of the various authorities? We know that Mr. Auger is the president of one authority.

The Chairman: Before we continue with the questions, in answer to a question asked by Senator Hays, I started to say simply that I will tell you what this bill is not. This will guide us and help us with our questions as we go on.

The bill is very narrow in scope. It simply contains a number of provisions with respect to official languages, pensions, labour relations, et cetera, which could be made to apply in cases where a federal airport was being transferred to a local authority. This bill does not purport to set out the terms and

[Traduction]

M. Soucy: Le dégivrage d'un avion est une question de sécurité, qui relève toujours du ministère des Transports. C'est toutefois aux lignes aériennes qu'il incombe de dégivrer leurs avions.

Le sénateur Spivak: J'ai une seule question.

Le président: Avez-vous terminé, sénateur Graham?

Le sénateur Spivak: Ma question porte sur la sécurité. Pourriez-vous me rappeler la mesure législative qui régit le contrôle de la circulation aérienne, le dégivrage, et ainsi de suite? Quel est l'instrument de mesure qui permet d'assurer que l'administration aéroportuaire locale satisfait aux normes? Qui en a la responsabilité? Pouvez-vous me décrire la mécanique de ce système?

M. Soucy: Il ya d'abord la Loi sur l'aéronautique. C'est le groupe de l'aviation de Transports Canada qui s'occupe de la sécurité. C'est le même groupe qui continue de faire fonctionner la tour de contrôle. Ce groupe doit aussi superviser l'application des règlements de sécurité et s'assurer que tout est conforme. Il agira en collaboration avec les lignes aériennes et l'administration aéroportuaire locale. Celle-ci détiendra un certificat d'exploitation courante de l'aéroport. Afin de garder ce certificat du ministre des Transports, l'administration doit s'assurer que tout est sécuritaire.

Le sénateur Spivak: Les contrôleurs de la circulation aérienne, les préposés au dégivrage, les pompiers et tous les autres employés sont embauchés par l'administration aéroportuaire locale?

M. Soucy: Non. C'est à l'administration aéroportuaire locale qu'il incombe de fournir les services d'intervention rapide, d'incendie et de sauvetage. Le dégivrage des avions relève des lignes aériennes.

Le sénateur Spivak: Et les contrôleurs de la circulation aérienne?

M. Soucy: Ils demeureront fonctionnaires de Transports Canada, relevant du ministre des Transports. Rien ne change à cet égard.

Le sénateur Spivak: C'est donc ainsi que l'on fonctionnait et que l'on continuera de fonctionner?

M. Soucy: Oui.

Le sénateur Graham: Une dernière question, monsieur le président. Pourrions-nous obtenir une liste des membres du conseil d'administration des administrations aéroportuaires locales? Nous savons que M. Auger est président d'une administration.

Le président: Avant d'aller plus loin, pour répondre à une question du sénateur Hays, j'avais commencé par préciser que je vous dirais ce que le projet de loi à l'étude n'est pas. Cela nous guidera et nous aidera à poser nos questions à mesure que nous avancerons.

Le projet de loi est de portée très étroite. Il contient simplement quelques dispositions qui portent sur les langues officielles, les pensions, les relations de travail, et ainsi de suite. Ces dispositions pourraient s'appliquer en cas de cession d'un aéroport fédéral à une administration aéroportuaire locale. Le pro-

[Text]

conditions of the transfer. These matters are to be settled by the parties within the general framework of the guiding principles on airport transfers. Mr. Auger, I think, could answer a number of the questions, or expand on the ones that have been asked already.

Transfer agreements, however, can be implemented regardless of whether or not this bill becomes law. That is the narrow scope of this bill.

Do honourable senators want to continue with the examination of the government witnesses or to hear from Mr. Auger? We can recall the government witnesses, Mr. Soucy, et cetera. I am in the hands of the committee.

Senator Adams: Mr. Chairman, I just want to ask the witnesses a couple of questions. Bill C-15 seems to concern only southern Canada. Does it concern the territories, or are we just talking about Montreal, Vancouver, Halifax and Calgary?

Mr. Richardson: To reiterate what the chairman has said, the bill essentially gives authority to make amendments regarding languages, transfer of employees, pensions, et cetera. The initiative to transfer any airport in Canada to a local authority begins with the local authority at a local airport.

As a matter of interest, four airports are currently going through this process. The bill does not affect the number of airports, nor does it preclude any airport in Canada from initiating this process.

Senator Adams: You have said "any" airport. You may know that I live up in the Arctic, and I am concerned with what is now called the Arctic Airport, which used to be run by the local government. Most of the staff is from the municipality which runs it. Is that the same type of thing as is involved here with Bill C-15?

Mr. Soucy: The bill applies to any airport in Canada, as well as to the Territories. If a group has the support of the local government, for example, the Territorial government, and wanted to create a local airport authority, the situation is open to them to do that. Basically, it is a local decision.

There are still a few airports that Transport Canada is running. If there were business and community people interested in the local airport authority concept for the airports in the Territories, then we would be interested.

To give you an example, two or three years ago Kuujuaq contacted the federal government. I was responsible for looking after it. We followed up, but we have not heard from them since that time. We treat everybody the same.

Senator Adams: If there is only one airport in a municipality and the military uses that airport, is the municipality allowed to charge the military for the use of the terminal and its facilities?

Mr. Soucy: We are flexible. We would negotiate an arrangement concerning such a case. If the Department of National Defence is present at an airport, then they would be involved in

[Traduction]

jet de loi ne vise pas à établir les modalités de la cession. Ces questions seront réglées par les parties en cause, dans le cadre général des principes directeurs qui régissent la cession des aéroports. Je crois que M. Auger pourrait répondre à certaines questions ou préciser les réponses à celles qui ont déjà été posées.

Les conventions de cession peuvent toutefois être mises en œuvre, que le projet de loi devienne loi ou non. Voilà l'envergure étroite de ce projet de loi.

Les sénateurs veulent-ils continuer d'interroger les témoins du gouvernement, ou entendre M. Auger? Nous pouvons rappeler les témoins du gouvernement, M. Soucy et les autres. Je m'en remets au comité.

Le sénateur Adams: Monsieur le président, j'aurais seulement quelques questions à poser aux témoins. Le projet de loi C-15 ne semble intéresser que le sud du Canada. S'appliquera-t-il aux territoires, ou seulement à Montréal, Vancouver, Halifax et Calgary?

M. Richardson: Pour reprendre les propos du président, le projet de loi permet essentiellement d'apporter des modifications qui ont trait aux langues, au transfert d'employés, aux pensions, et ainsi de suite. C'est l'administration locale d'un aéroport local qui prend l'initiative de la cession de tout aéroport canadien à une administration aéroportuaire locale.

En fait, quatre aéroports franchissent présentement le processus. Le projet de loi n'affecte pas le nombre des aéroports et n'empêche pas non plus aucun aéroport canadien d'entreprendre le processus.

Le sénateur Adams: Vous avez dit «aucun» aéroport. Vous savez peut-être que je vis dans le haut Arctique et que je m'intéresse à ce qu'on appelle maintenant l'aéroport de l'Arctique, auparavant exploité par l'administration locale. La plupart des employés proviennent de la municipalité qui exploite l'aéroport. Le projet de loi C-15 prévoit-il le même genre de chose?

M. Soucy: Le projet de loi s'applique à tous les aéroports du Canada et des Territoires. Si un groupe a l'appui du gouvernement local, celui du territoire, par exemple, et veut créer une administration aéroportuaire locale, il le peut. Il s'agit essentiellement d'une décision locale.

Transports Canada exploite encore quelques aéroports. Si le concept de l'administration aéroportuaire locale intéressait des gens d'affaires et des membres de la collectivité dans le cas des aéroports des Territoires, nous serions alors intéressés.

Je vais vous donner un exemple: Il y a deux ou trois ans, Kuujuaq a communiqué avec le gouvernement fédéral. J'étais chargé du dossier. Nous avons donné suite à la première démarche, mais nous n'en avons plus entendu parler depuis. Nous traitons tout le monde sur le même pied.

Le sénateur Adams: S'il n'y a dans une municipalité qu'un seul aéroport que les forces armées utilisent aussi, la municipalité en question a-t-elle le droit d'imposer aux forces armées des frais d'utilisation de l'aéroport et de ses installations?

M. Soucy: Nous faisons preuve de souplesse. Nous négocierions une entente dans un tel cas. Si le ministère de la Défense nationale utilise un aéroport, il participerait alors aux négocia-

[Text]

negotiations with us. We would make sure that everything is settled before the local airport authority takes over.

Senator Thériault: Mr. Chairman, I have two or three questions to ask, if I may. First, will Bill C-15 apply to existing local airport authorities?

Mr. Soucy: Yes, sir.

Senator Thériault: I do not expect to get an answer to this question. Part of it was answered in response to a question asked by my colleague, Senator Hays. I do not expect to get an answer now. It is mentioned in the briefing paper that the task force on local airport authorities was set up in 1978. Its name was created in 1978. The date, in 1984, when—

Mr. Soucy: 1988.

Senator Thériault: The paper states 1978.

Mr. Soucy: If I may give you a hand, in 1979 there was a Mr. Mag Hagglund in Transport Canada who made a study. The current task force that we have was created in July 1988, what Mr. Farquhar was saying. If you want to go back in history into 1978-79 the government of the day did a study under the direction of Mr. Hagglund and they went across the country. I am not a politician, but after the study was done there was a change of government and nothing further was done on the study.

In 1984 when Mr. Mazankowski was Minister of Transport, he initiated another task force which was shared by Janet Smith and which led to the 1987 policy on airport transfer. In June and July 1988, the Airport Transfer Advisory Board and the Airport Transfer Task Force was created.

Le sénateur Thériault: Ce n'est pas moi qui retourne dans l'histoire, c'est le document qu'on m'a soumis et qui a été lu par le président du comité et je cite:

Local airport authorities had their beginnings in 1978 when a task force was created by Transport Canada to examine the feasibility of transferring airports to local groups. This study lasted approximately one year with the government not proceeding beyond this phase.

I am not a politician, but I am a parliamentarian.

Mr. Soucy: Yes, Sir, that is factual. Mr. Farquhar said that and it is factual information. If you are interested, the person who conducted that study—

Senator Thériault: I am interested in the dates of both. I got the answer to my first question.

The other point I want to make is the following: I listened carefully to what the chairman said before he granted me the right to ask my question. I understood that you were saying that Bill C-15 was very restrictive. It is my understanding and experience in Parliament that once legislation is opened then members of committees are free to ask questions pertaining to the whole bill.

The Chairman: Absolutely. In order to expedite matters, I said what was relevant to Bill C-15, but you may ask any question you want. Senator Grimard.

[Traduction]

tions avec nous. Nous ferions en sorte que tout soit réglé avant que l'administration aéroportuaire locale ne prenne les rênes.

Le sénateur Thériault: Monsieur le président, j'ai deux ou trois questions à poser si vous me le permettez. Tout d'abord, le projet de loi C-15 s'appliquera-t-il aux administrations aéroportuaires locales?

M. Soucy: Oui, monsieur.

Le sénateur Thériault: Je n'attends pas de réponse à cette question. On y a répondu en partie à la suite d'une question de mon collègue, le sénateur Hays. Je n'attends pas de réponse. On dit dans le document d'information que le groupe de travail sur les administrations aéroportuaires locales a été établi en 1978. On lui a donné son nom en 1978. La date, en 1984, où...

M. Soucy: 1988.

Le sénateur Thériault: On lit 1978 dans le document.

M. Soucy: Permettez-moi de vous aider. Mag Hagglund, de Transports Canada, a effectué une étude en 1979. Le groupe de travail actuel a été créé en juillet 1988. C'est ce que disait M. Farquhar. Si vous voulez remonter plus loin dans le temps, jusqu'en 1978-1979, le gouvernement de l'époque a effectué une étude, dirigée par M. Hagglund, dont les auteurs ont sillonné le pays. Je ne suis pas politicien, mais une fois l'étude terminée, le gouvernement a changé et l'on n'a rien fait.

En 1984, lorsque M. Mazankowski était ministre des Transports, il a créé un autre groupe de travail présidé par Janet Smith et qui est à l'origine de la politique de 1987 sur la cession des aéroports. En juin et juillet 1988, le Conseil consultatif sur la cession des aéroports et le Groupe de travail sur la cession des aéroports ont été créés.

Senator Thériault: I am not the one who is going back in history; it is the paper that was submitted to me and that was read by the Chairman of the Committee, and I quote:

Les administrations aéroportuaires locales ont fait leur apparition en 1978, au moment où Transports Canada a créé un groupe de travail chargé d'étudier la possibilité de céder des aéroports à des groupes locaux. L'étude a duré environ un an et le gouvernement n'est pas allé plus loin.

Je ne suis pas politicien, mais je suis parlementaire.

M. Soucy: C'est vrai, monsieur, M. Farquhar l'a dit et c'est un fait. Si cela vous intéresse, la personne qui a dirigé l'étude—

Le sénateur Thériault: Les dates des deux m'intéressent. J'ai eu la réponse à ma première question.

L'autre point que je veux faire valoir est le suivant. J'ai écouté attentivement le président avant qu'il ne m'accorde le droit de poser mes questions. J'ai cru comprendre que vous affirmiez que le projet de loi C-15 était très restrictif. D'après mon expérience parlementaire, une fois que l'étude d'une mesure législative est commencée, les membres du Comité peuvent alors poser des questions sur le projet de loi en entier.

Le président: En effet. Pour accélérer les travaux, j'ai précisé ce qui était pertinent au projet de loi C-15. Vous pouvez poser toutes les questions que vous voulez. Sénateur Grimard.

[Text]

Senator Grimard: I will direct my question to either Mr. Richardson or Mr. Soucy. Perhaps you have statistics that may tell us if, around the world, in Europe or in the United States there are similar local airport authorities with similar projects to the one we are studying now? I am sure that we are not the only one in the world. I was in Lyon with the delegation from Canada-France and that airport has exactly the same type of operation. When we were there in June, they were dealing with a lease for the next 20 years because the one they had was expiring in July or August.

Do you have statistics so that we may know whether it is common practice around the world, especially in the United States or in Europe, to have similar projects?

Mr. Soucy: I did not have the chance to go to Lyon. However, I can confirm that in France the Chamber of Commerce is running airports. Every country is different. In the United States, the local airport authority concept has been under way for many years.

Right now what we have in Canada is a Canadian solution. Not everything is the same. I think you are correct, Senator Grimard, that concept is evolving across the world and Canada was lagging behind a little.

Senator Graham: We have talked about Vancouver, Montreal, Edmonton and Calgary. Are there any other locations in Canada in your plans at the present time?

Mr. Richardson: It may be helpful in responding to that question, to repeat that the initiative does not really come from the Department of Transport or from Ottawa. It comes from the regions. In supplement to the question asked by Senator Grimard, the nature of our country is so big that if a change was required to a specific situation in Calgary or in Vancouver, for example, to the parking lot, a specific lease within the airport, or for one of the commercial vendors within the airport, that business had to be conducted with Ottawa and often in Ottawa. In some respects, the time involved became a commercial deterrent to the conduct of business in that community. It is with the initiative of the regions that this is proceeding.

Mr. Soucy: Senator Graham, I can give you a specific answer to your question. At the moment, we have a second round of airports we are dealing with. Those are Moncton, Quebec City, Windsor, Thunder Bay, Winnipeg, Kamloops, and Victoria. There is some interest in Ottawa and some interest in Halifax, but they are not serious at this point. There have even been discussions about Toronto, but it is not serious at this time. Over the last two or three years some business people in local communities and provincial governments have been talking to us on and off.

Senator Graham: As Mr. Richardson suggests the result of the new direction that the government has taken in this respect is that initiatives have come from local authorities.

Mr. Richardson: Yes.

Senator Graham: In all of these cases?

Mr. Richardson: Yes.

[Traduction]

Le sénateur Grimard: Ma question s'adresse à M. Richardson ou à M. Soucy. Vous avez peut-être des statistiques qui pourraient nous préciser s'il existe dans le monde, en Europe ou aux États-Unis, des administrations aéroportuaires locales semblables qui ont des projets comme ceux que nous étudions présentement? Je suis persuadé que nous ne sommes pas les seuls au monde. Je suis allé à Lyon avec la délégation Canada-France, et l'aéroport y fonctionne exactement de la même façon. Lorsque nous nous y sommes rendus en juin, on étudiait un bail de 20 ans parce que le bail en vigueur expirait en juillet ou en août.

Avez-vous des statistiques qui me permettraient de savoir si de tels projets sont fréquents dans le monde, et particulièrement aux États-Unis ou en Europe?

M. Soucy: Je n'ai pas eu la chance d'aller à Lyon. Je peux toutefois confirmer qu'en France, la Chambre de commerce exploite les aéroports. Chaque pays est différent. Aux États-Unis, le concept de l'administration aéroportuaire locale existe depuis des années.

Ce que nous avons à l'heure actuelle au Canada, c'est une solution canadienne. Il n'y a pas d'uniformité. Vous avez raison, sénateur Grimard, d'affirmer que le concept évolue dans le monde et que le Canada tire un peu de l'arrière.

Le sénateur Graham: Nous avons parlé de Vancouver, Montréal, Edmonton et Calgary. Envisagez-vous d'autres endroits au Canada à l'heure actuelle?

M. Richardson: Pour répondre à cette question, il sera peut-être utile de répéter que l'initiative ne provient pas en réalité du ministère des Transports, ni d'Ottawa, mais plutôt des régions. Pour compléter la question du sénateur Grimard, le Canada est tellement vaste que si des modifications s'imposent dans un cas en particulier, à Calgary ou à Vancouver, dans le cas par exemple, d'un stationnement, d'un bail particulier à l'intérieur de l'aéroport ou du bail d'un des marchands, il faut les négocier avec Ottawa et souvent à Ottawa. À certains égards, le temps nécessaire est devenu un facteur commercial qui dissuadait de faire affaires dans la localité en question. Ce sont les régions qui ont pris l'initiative de ces projets.

M. Soucy: Sénateur Graham, je peux vous donner une réponse précise à votre question. Pour le moment, nous négocions avec un deuxième groupe d'aéroports, ceux de Moncton, Québec, Windsor, Thunder Bay, Winnipeg, Kamloops et Victoria. Il y a eu des manifestations d'intérêt à Ottawa et à Halifax, mais rien de sérieux pour le moment. Il y a même eu des discussions au sujet de Toronto, mais il n'y a rien de sérieux pour le moment. Depuis deux ou trois ans, des gens d'affaires de localités et des gouvernements provinciaux discutent plus ou moins régulièrement avec nous.

Le sénateur Graham: Comme le laisse entendre M. Richardson, la nouvelle orientation que le gouvernement a prise à cet égard découle d'initiatives d'administrations locales.

M. Richardson: En effet.

Le sénateur Graham: Dans tous les cas?

M. Richardson: Oui.

[Text]

The Chairman: Colleagues, Mr. Richardson and Mr. Soucy will hold themselves available to be recalled for any further questions as a result of any confusion that may arise or dilemmas in the matter of the testimony of Mr. Auger.

Is it agreed that we should now hear from the second witness, Mr. Auger?

Senator Bonnell: Is he on the agenda?

The Chairman: Yes, he is.

We would like to welcome Mr. Auger back again. Mr. Auger, I assume that you are prepared for the many questions that you will receive. Would you like to start with an opening statement?

M. Jacques Auger, président et chef de la direction, Aéroport de Montréal: Monsieur le président, membres du comité, il me fait grand plaisir de représenter ici aujourd'hui les quatre aéroports qui sont présentement en instance de dévolution, soit les aéroports de Vancouver, Calgary, Edmonton et ceux de Montréal.

Comme vous le savez sans doute le transfert de la gestion de ces aéroports à une administration aéroportuaire locale constitue depuis déjà plusieurs années une préoccupation très importante pour les intervenants du milieu qui se préoccupent du développement économique régional dans les différentes régions desservies par les aéroports précités.

À titre d'exemple, les aéroports de Dorval et de Mirabel représentent un apport économique très important pour la grande région de Montréal et génèrent directement et indirectement plus de 42,800 emplois. Ce genre d'impact est également vrai dans les autres régions et près des autres aéroports canadiens visés par la politique de dévolution de Transport Canada.

The four local airport authorities previously mentioned have together formed the Canadian Airport Council, an association whose objective is to work together to enhance their performance and also to represent the interests of its members.

The Canadian Airport Council believes that the policy of transferring airports to local authorities will undoubtedly improve the efficiency of these individual airports, as well as their effectiveness through more responsive local management. It will as well allow for an improved level of services by removing the bureaucratic constraints inherent in government operations.

In the end, we believe that the local interest will be better served, the service to users greatly enhanced, and the economic development in each of these regions more aggressively pursued.

The four airports previously mentioned have all signed a letter of agreement with the government on the financial terms that will be included in the long-term ground lease to be signed by these airport authorities, we hope, in the near future.

Each LAA has met with its future employees and has also offered them a job for a guaranteed period of two years. That applies to every employee currently working at these airports.

[Traduction]

Le président: Sénateurs, MM. Richardson et Soucy se tiendront prêts à revenir répondre à d'autres questions à la suite de toute confusion ou de tout dilemme découlant du témoignage de M. Auger.

Êtes-vous d'accord pour entendre maintenant le deuxième témoin, M. Auger?

Le sénateur Bonnell: Est-il prévu à l'ordre du jour?

Le président: Oui.

Nous aimerions accueillir de nouveau M. Auger. Monsieur Auger, je suppose que vous êtes prêt à répondre aux nombreuses questions qui vous seront posées. Avez-vous une déclaration liminaire à faire?

Mr. Jacques Auger, President and Chief Executive Officer, Montreal Airports: Mr. Chairman, members of the Committee, it is a great pleasure for me to represent here today the four airports currently being transferred to local authorities: Vancouver, Calgary, Edmonton and Montreal.

As you are no doubt aware, the transfer of the management of these airports to local airport authorities has already been a very great concern for a number of years for sectoral players concerned with regional economic development in the regions served by these airports.

For example, Dorval and Mirabel airports represent a very sizeable economic contribution to the greater Montreal area and generate more than 42,800 jobs both directly and indirectly. This kind of impact also occurs in the other regions and near other Canadian airports concerned by Transport Canada's policy on the transfer of airports.

Les quatre administrations aéroportuaires locales mentionnées ci-dessus ont créé le Conseil des aéroports du Canada, association qui vise à améliorer le rendement de ses membres et à défendre leurs intérêts.

Le Conseil des aéroports du Canada croit que la politique de cession d'aéroports à des administrations locales améliorera certainement l'efficacité des aéroports en question ainsi que leur efficacité, parce que la gestion locale sera plus sensible. Cette cession permettra aussi d'améliorer le niveau des services en faisant disparaître les contraintes bureaucratiques inhérentes à toute exploitation par l'État.

En bout de ligne, nous croyons que les intérêts locaux seront mieux servis, que le service aux utilisateurs s'améliorera considérablement et que le développement économique de chacune de ces régions fera l'objet d'efforts plus dynamiques.

Les quatre aéroports mentionnés ci-dessus ont tous signé avec le gouvernement un protocole d'entente sur les modalités financières qui seront incluses au bail foncier à long terme que signeront sous peu les administrations aéroportuaires en cause, du moins nous l'espérons.

Chaque AAL a rencontré ses futurs employés à qui elle a offert un emploi garanti pendant deux ans. Cette offre a été faite à tous les employés qui travaillent actuellement aux aéroports en cause.

[Text]

Un des principes sous-tendant la dévolution des aéroports a trait au fait que ces entités aéroportuaires devront être autonomes financièrement et devront être administrées de façon efficace selon les principes de gestion normalement reconnus dans l'entreprise privée.

Ceci imposera aux administrations aéroportuaires locales une très grande discipline et une très grande responsabilité compte tenu du désir de tous d'assurer la pérennité de ces infrastructures qui sont, comme je l'ai déjà mentionné, essentielles au développement économique de chacune des régions desservies.

Considérant ces faits, il est donc impératif que l'entente et le bail à être signés entre les administrations aéroportuaires locales et le gouvernement du Canada ne comportent pas de contraintes que l'on ne retrouve pas normalement dans une entreprise de nature privée.

En ce qui a trait spécifiquement aux langues officielles, les administrations aéroportuaires locales reconnaissent les besoins de desservir les clientèles dans les deux langues officielles de ce pays. Elles sont prêtes à continuer à dispenser au public les services dans les deux langues officielles du Canada, et ce en accord avec les lois et règlements qui prévalent aujourd'hui.

Nonobstant ce qui précède, les administrations aéroportuaires locales, du moins les quatre que je représente aujourd'hui, croient que pour tout autre élément relié au bilinguisme, elles devraient être traitées de la même façon que toutes autres entreprises de nature privée, ou que toutes autres entreprises qui ont été préalablement transférées du gouvernement à une responsabilité locale.

We believe that this is in line with the generally accepted federal government policy not to require the private sector to apply sections 5, 6 and 7 of the Official Languages Act. We believe that this principle has been reflected fully in the publicly announced federal airport transfer policy.

Concerning labour relations, the four LAAs are fully committed to respect the collective agreements in force on the date of transfer and until the negotiation of a new collective agreement occurs. The LAAs are also in agreement with the provision of Bill C-15 as it relates to labour negotiations and the appointment of bargaining agents.

Mr. Chairman, the most important asset that the airport authority will possess after the devolution is by far its employees. Employees working at our two major airports in Montreal, and that is also true in other airports, are dedicated and competent individuals and we are most interested in seeing them join us.

We will therefore do our utmost to create a new working environment that will encourage every one of them to join the LAA.

We also believe that it is very important to serve the public of Canada in both official languages and we will continue to support and commit ourselves to the support of this very important policy of our country.

[Traduction]

One of the underlying principles of the transfer of airports concerns the fact that these airport authorities will have to be financially self-sufficient and be administered efficiently in accordance with the management principles normally recognized by the private sector.

This will impose a very great discipline and responsibility on local airport authorities given the desire of all those concerned to ensure the continued existence of these infrastructures, which, as I have already mentioned, are essential to the economic development of each of the regions served.

Considering these facts, it is therefore imperative that the agreement and lease to be signed between the local airport administrations and the Government of Canada impose no constraints that are not normally placed on a private business.

Concerning official languages more specifically, the local airport authorities recognize the need to serve their clientele in Canada's two official languages. They are prepared to continue providing service to the public in both official languages in accordance with current acts and regulations.

That much notwithstanding, the local airport authorities, at least the four I am representing here today, believe that, for all other matters pertaining to bilingualism, they should be treated in the same way as any other private business or any other business that has been transferred from government to local responsibility.

Nous croyons que c'est conforme à la politique généralement acceptée par le gouvernement fédéral qui n'oblige pas le secteur privé à appliquer les articles 5, 6 et 7 de la Loi sur les langues officielles. Nous croyons que la politique fédérale de cession des aéroports annoncée publiquement tient tout à fait compte de ce principe.

Pour ce qui est des relations de travail, les quatre AAL sont déterminées à respecter les conventions collectives en vigueur à la date de la cession, jusqu'à la négociation de nouvelles conventions collectives. Les AAL sont aussi d'accord avec la disposition du projet de loi C-15 qui a trait aux négociations et à la nomination d'agents négociateurs.

Monsieur le président, l'élément d'actif le plus important que l'administration aéroportuaire possédera après la cession, ce sera de loin son personnel. Les employés qui travaillent à nos deux grands aéroports de Montréal, et c'est aussi vrai ailleurs, sont dévoués et compétents, et nous souhaitons vivement qu'ils se joignent à nous.

Nous ferons donc tout notre possible pour créer un nouveau milieu de travail qui les encouragera tous à se joindre à l'AAL.

Nous croyons aussi qu'il est très important de servir le public du Canada dans les deux langues officielles. Nous continuerons d'appuyer cette politique très importante du Canada, que nous nous engageons à appliquer.

[Text]

However, as I mentioned previously, it is our belief that the local airport authority should not be treated differently from other private business concerns, as they were intended to be private concerns to become and remain financially viable, and to remain independent from the government. As a matter of fact, one of the supplementary principles that, over the past years, has guided our negotiations is the following and I quote. "The private sector of LAAs has to comply with the Official Languages Act as regards the provisions of service to the public."

Section 4 of Bill C-15 reflects that very clearly. We therefore believe that sections 5, 6 and 7 of the Official Languages Act should not apply to a local airport authority.

En terminant, je voudrais vous remercier pour votre attention et je suis disposé à répondre à vos questions. Je vous remercie.

Le sénateur Thériault: Monsieur le président, je voudrais soulever un rappel au Règlement pour éclairer ma lanterne. Je voudrais demander à M. Auger, cela m'intrigue un peu. M. Auger s'est présenté sur le document du comité comme représentant des aéroports de Montréal. Vous semblez parler pour les trois autres groupes en même temps. Est-ce que vous êtes membres du *Canadian Airport Council*? Est-ce que vous voulez expliquer en quoi cela consiste?

M. Auger: Monsieur le président, le Conseil des aéroports du Canada regroupe en ce moment les quatre aéroports en dévolution, soit Vancouver, Edmonton, Calgary et Montréal. J'ai obtenu l'assentiment des mes collègues des trois autres aéroports pour parler en leur nom étant donné qu'ils ne pouvaient pas être ici aujourd'hui. Par contre, le titre officiel de Jacques Auger est bien sûr celui de président et chef de la direction des aéroports de Montréal.

Le sénateur Grimard: Monsieur le président, je voudrais ajouter, suite à ce que M. Auger a dit, lorsque les représentants des aéroports de Montréal, Calgary, Edmonton et Vancouver ont témoigné devant le comité de la Chambre des communes, j'étais présent à ce moment-là, ils étaient tous ensemble. Ce que je peux dire, c'est que le président du comité avait demandé à chacun de présenter en groupe leurs arguments et ensuite ils ont été questionnés ensemble, ce qui prouve bien l'homogénéité dont parlait M. Auger. J'ai quelques questions.

The first question is the following. As a specialty administrator of the airports of Dorval and Mirabel, do you think that the LAA could do a better job than Transport Canada and, if so, why?

Mr. Auger: Yes, Mr. Chairman, we definitely believe that a local airport authority can do a better job than is being done at the present moment. I would like to say that this is not because the people there at the present moment are not doing a good job. It is because they are operating a commercial type operation within a governmental environment which is full of constraints which normally are not found in a private sector type of enterprise. If these bureaucratic constraints, which are normal in a government, are removed in the future when the LAA

[Traduction]

Comme je l'ai mentionné plus tôt, nous croyons toutefois que l'administration aéroportuaire locale devrait être traitée comme d'autres entreprises commerciales du secteur privé, car on voulait qu'elles deviennent des entreprises privées, qu'elles deviennent et demeurent financièrement viables, et qu'elles demeurent indépendantes du gouvernement. En fait, un des principes supplémentaires qui a guidé nos négociations au fil des ans, c'est celui qui prévoit que le secteur privé des AAL doit se conformer à la Loi sur les langues officielles en ce qui a trait au service au public.

L'article 4 du projet de loi C-15 le reflète très clairement. C'est pourquoi nous croyons que les articles 5, 6 et 7 de la Loi sur les langues officielles ne devraient pas s'appliquer à une administration aéroportuaire locale.

In closing, I would like to thank you for your attention, and I am now prepared to answer your questions.

Senator Thériault: Mr. Chairman, I would like to raise a point of order to clarify a matter. I would like to ask Mr. Auger—I am a bit intrigued by this—Mr. Auger represented his position on the Committee's paper as that of the representative of the Montreal airports. You also seem to be speaking for the three other groups at the same time. Are you a member of the Canadian Airport Council? Are you a member of that Council? And would you explain what it consists of?

Mr. Auger: Mr. Chairman, the Canadian Airport Council currently represents the four airports being transferred: Vancouver, Edmonton, Calgary and Montreal. I have obtained the consent of my colleagues at the three other airports to speak on their behalf since they could not be here today. However, Jacques Auger's official title is of course President and Chief Executive Officer of the Montreal Airports.

Senator Grimard: Mr. Chairman, I would like to add to what Mr. Auger has said that, when the representatives of the Montreal, Calgary, Edmonton and Vancouver airports testified before the House of Commons committee, I was at the hearing and they all appeared together. What I can say is that the chairman of the committee asked them to present their arguments as a group and they were then questioned together, all of which proves how homogeneous the group is, just as Mr. Auger was saying. I have a few questions.

Ma première question est la suivante. Comme administrateur des aéroports de Dorval et de Mirabel, croyez-vous que l'AAL pourrait faire mieux que Transports Canada et, si oui, pourquoi?

M. Auger: Oui, monsieur le président, nous sommes convaincus qu'une administration aéroportuaire locale peut faire mieux qu'à l'heure actuelle. J'aimerais préciser que ce n'est pas parce que les gens en poste à l'heure actuelle ne font pas du bon travail. C'est parce qu'ils exploitent une entreprise de type commercial dans un contexte public qui fourmille de contraintes qu'on ne retrouve habituellement pas dans une entreprise du secteur privé. Si les contraintes bureaucratiques en question, normales dans une administration par l'État, dispa-

[Text]

takes over, there is no doubt in my mind that the efficiency will be enhanced.

The local airport authority, by its nature and its own name, will be on the spot, locally located and close to the needs and the concerns of the region. Therefore, that will be an additional benefit to the running of these airports. These two elements combined—at least these two elements—would certainly help in improving the situation at these very important installations that are essential for the economic growth of the regions.

Senator Grimard: If the provision regarding the language of work, or working language, were to be applied in the case of Dorval and Mirabel airports, what should be the consequence? I understood in your brief you said that you do not want to be obliged to apply sections 5, 6 and 7 and I would like to have some comments from you.

Mr. Auger: In all of those negotiations, and starting with the basic principles and also the supplementary principles that Mr. Soucy alluded to, the intent of the government was to make these local entities financially self-sufficient and responsible for the future of their airports, not only in terms of operation but also in terms of development. They were set in an environment which is very close to what you have in the private sector environment. Of course, there are some public responsibilities which we talked about previously this morning and I am prepared to answer questions on that later on, if required.

If we are to be responsible as much as a private going-concern would be, and if we are to be responsible for the running and development of these airports in the future, we have to be treated in the same manner that a private sector enterprise would be treated in reference to the Official Languages Act.

We do recognize that this is a public service as well; the airports are there for the public to use. We are prepared to comply with this element of the Official Languages Act which is basically addressing services to the public.

In terms of actual dollar impact, we have not done a full study on that, but we are starting from the principle that we should be treated as well as, not better than, all the going concerns of the government that have been transferred to local administration or to the private sector.

Le sénateur Grimard: Monsieur le président, aux aéroports de Montréal et de Mirabel, en ce qui concerne la langue de travail, quelle est la procédure actuellement suivie comme, par exemple, les mémos aux employés sont-ils bilingues? Quelles sont vos intentions pour l'avenir, quel processus avez-vous l'intention d'utiliser?

M. Auger: Dans le moment, les deux aéroports sont dirigés de la même façon que n'importe quel autre secteur du ministère des Transports et effectivement il y a des postes qui sont déterminés comme étant bilingues et des postes qui ne le sont pas. Les communications avec les employés sont, à ce qu'on me dit, je répète tout simplement ce que j'ai appris, les communications entre les employés et le ministère des Transports sont faites dans la langue maternelle de l'employé.

[Traduction]

raissent lorsque l'AAL prendra la barre, je suis persuadé que l'efficience augmentera.

Par sa nature et son nom même, l'administration aéroportuaire locale sera sur la sellette, car elle se trouvera au niveau local et à proximité des besoins et des préoccupations de la région. Il s'agira donc là d'un avantage supplémentaire que présentera l'exploitation des aéroports en question. Ces deux éléments jumelés, du moins, aideraient certainement à améliorer la situation à ces installations très importantes, essentielles à la croissance économique des régions.

Le sénateur Grimard: Si les dispositions relatives à la langue de travail devaient être appliquées à Dorval et à Mirabel, quelles en seraient les répercussions? Sauf erreur, vous avez affirmé dans votre mémoire que vous ne vouliez pas avoir à appliquer les articles 5, 6 et 7. J'aimerais avoir quelques précisions à ce sujet.

M. Auger: Dans toutes ces négociations, à commencer par les principes fondamentaux, sans oublier les principes supplémentaires auxquels M. Soucy a fait allusion, le gouvernement avait l'intention de rendre ces entités locales autosuffisantes sur le plan financier et responsables de l'avenir de leur aéroport, au point de vue non seulement de l'exploitation, mais aussi du développement. Ces entités ont été établies dans un contexte qui ressemble beaucoup à celui du secteur privé. Il y a bien sûr des responsabilités envers le public, et nous en avons déjà parlé ce matin. Je suis disposé à répondre plus tard à des questions à ce sujet au besoin.

Si nous devons avoir les mêmes responsabilités qu'une entreprise active du secteur privé et si nous devons être traités comme les responsables de l'exploitation et de la mise en valeur de ces aéroports à l'avenir, nous voulons être traités de la même façon qu'une entreprise du secteur privé face à la Loi sur les langues officielles.

Nous reconnaissons certes qu'il s'agit d'un service au public. Les aéroports existent pour servir le public. Nous sommes disposés à nous conformer à cet aspect de la Loi sur les langues officielles qui porte essentiellement sur les services au public.

Nous n'avons pas fait d'étude complète sur de l'incidence financière réelle, mais nous partons du principe selon lequel nous devrions être traités aussi bien et non pas mieux que toutes les entreprises actives que l'État a privatisées.

Senator Grimard: Mr. Chairman, as regards the language of work at the Montreal and Mirabel airports, what is the current procedure followed, for example, for memos to employees. Are they bilingual? What are your intentions for the future? What procedure do you intend to use?

Mr. Auger: For the moment, both airports are administered in the same way as any other sector of the Department of Transport, and, in fact, some positions are designated bilingual and others are not. Communications with employees are, from what I have been told—I am simply saying what I have learned—communications between employees and the Department of Transport are in the mother tongue of the employee.

[Text]

Senator Grimard: That means that you use both?

M. Auger: Nous n'avons aucunement l'intention de changer les pratiques qui sont maintenant en place aux deux aéroports de Montréal, Dorval et Mirabel.

Senator Grimard: Are you satisfied with the text of Bill C-15? Do you suggest any addition or modification, not only on behalf of Montreal and Dorval airports, but on behalf of the three other airports that you represent?

Mr. Auger: As a matter of fact, that question was asked of us in the transportation committee of the House of Commons and the answer was no, we are satisfied with the bill in its present state and that I believe, Mr. Chairman, represents the view of the four local airport authorities presently in, what we call, the first wave of devolution.

Le sénateur Thériault: Monsieur le président, est-ce que vous êtes d'accord qu'actuellement, aux aéroports de Montréal, Dorval et Mirabel et les trois autres que vous mentionnez, que vous êtes maintenant assujettis à la *Loi sur les langues officielles* qui existe maintenant au Canada?

M. Auger: Aujourd'hui même, ce sont des aéroports qui sont des aéroports du ministère des Transports, donc assujettis à toutes les lois qui s'appliquent au ministère des Transports.

Le sénateur Thériault: Après la dévolution, ne serez-vous pas à Montréal, à Calgary et aux deux autres, assujettis aux lois sur les langues de ces provinces?

M. Auger: Premièrement, de par notre contrat avec le ministère des Transports qui demeure propriétaire de ces aéroports, nous serons assujettis à la partie de la *Loi sur les langues officielles* qui s'applique aux services au public. Donc cette partie-là est préservée par le projet de loi C-15 et par la politique que le gouvernement a énoncée préalablement. Je ne vois pas par la suite de problème à ce sujet.

Pour ce qui est du pratico-pratique, du quotidien avec nos employés, je ne vois pas non plus aucun changement parce que dans le moment, les employés, il y en a quelques-un, il n'y en a pas beaucoup, il y en a quelques-un qui ne parlent que l'anglais. Ces employés sont servis dans leur langue maternelle effectivement.

Le sénateur Thériault: Il n'y a pas de problème actuellement parce que cela est garanti par le gouvernement du Canada mais la situation politique au Canada telle qu'elle existe peut changer, il n'est pas garanti que d'ici deux ou trois ans, au Québec, ce sera la même chose. Par exemple, moi qui viens des Maritimes où un anglophone des Maritimes qui aura à atterrir à Montréal aura la même garantie. Est-ce que le contrat que vous allez avoir avec Transport Canada va garantir que vous demeurerez assujettis aussi longtemps que le Canada sera propriétaire des terrains?

M. Auger: Le projet de loi C-15 vous garantit à titre de voyageur, par exemple, si vous venez de Moncton et que vous passez par Montréal, que vous allez être servi dans la langue de votre choix, c'est-à-dire que les services vont être disponibles dans les deux langues officielles du pays.

[Traduction]

Le sénateur Grimard: Vous utilisez donc les deux?

Mr. Auger: We have no intention of changing the existing practices at either of the Montreal airports, Dorval or Mirabel.

Le sénateur Grimard: Êtes-vous satisfait du texte du projet de loi C-15? Avez-vous des ajouts ou des modifications à suggérer, non seulement pour les aéroports de Montréal et de Dorval, mais aussi pour les trois autres aéroports que vous représentez?

M. Auger: La question nous a en fait été posée au Comité des transports de la Chambre des communes et nous avons répondu que nous étions satisfaits du projet de loi dans son état actuel. Monsieur le président, je crois que cela représente la position des quatre administrations aéroportuaires locales qui font actuellement partie de ce que nous appelons la première vague des cessions.

Senator Thériault: Mr. Chairman, do you agree that, at the Montreal airports, Dorval and Mirabel, and the three other airports you mention, you are subject to the *Official Languages Act* which is currently in effect in Canada?

Mr. Auger: Today, these airports are under the authority of the Department of Transport and are therefore subject to all legislation applying to the Department of Transport.

Senator Thériault: After the transfer, will you people in Montreal, Calgary and the other two airports not be subject to the language laws of those provinces?

Mr. Auger: First, under our contract with the Department of Transport, which remains the owner of the airports, we will be subject to that part of the *Official Languages Act* that applies to service to the public. In other words, that part of the Act is preserved by Bill C-15 and by the policy which the government has previously stated. I do not see that there will be a problem in this regard after transfer.

As for practical matters, in daily dealings with our employees, I do not see that any changes will be made either, because, for the moment, there are employees—a few, not many—who speak only English. They are served in their mother tongue.

Senator Thériault: There is currently no problem because that is guaranteed by the Government of Canada, but Canada's political situation may change and there are no guarantees that the same situation will exist in two or three years in Quebec. For example, I come from the Maritimes, where an Anglophone who has to land in Montreal will have the same guarantee. Will your contract with Transport Canada guarantee that you will remain subject to the Act as long as Canada owns the lands?

Mr. Auger: Bill C-15 guarantees that you as a traveller—for example, if you are coming from Moncton and are transiting through Montreal—will be served in the language of your choice. In other words, services will be available in Canada's two official languages.

[Text]

Le sénateur Thériault: Quand le gouvernement canadien a décidé (quoi que je ne suis pas d'accord avec cela mais c'est une autre histoire) de privatiser Air Canada, il a cru bon d'assujettir Air Canada aux parties 5, 6 et 7 de la *Loi sur les langues officielles*. Pourquoi insistez-vous afin que ces parties ne s'appliquent pas dans votre cas?

Mr. Auger: Je pense qu'il faudrait regarder les circonstances. Je ne suis pas un expert dans la législation. C'est peut-être au gouvernement que vous devriez demander ça. Je vais essayer de vous donner ma conception.

Si je comprends bien, la privatisation d'Air Canada s'est faite en deux parties. La décision de maintenir les parties 5, 6 et 7 a été prise à un moment donné où la privatisation n'était pas la majorité. Donc le contrôle n'était pas passé à l'entreprise privée autrement dit. Dans tous les autres cas de privatisation que je connaisse au gouvernement fédéral ici même, les parties 5, 6 et 7 n'ont pas été maintenus. Air Canada est une exception. Les gens qui ont suivi ça de plus près que moi pourraient sûrement vous dire pourquoi. Il est clair dans ma tête que c'est une exception à la règle et il y a des explications à cet effet.

Le sénateur Thériault: J'ai une dernière question, monsieur le président, et peut-être que quelqu'un d'autre pourra répondre avec plus de détails. Pourquoi vous objectez-vous à ce que les mêmes règlements qui s'appliquent actuellement à Air Canada s'appliquent aussi dans votre cas?

Mr. Auger: On s'objecte parce que la politique du gouvernement fédéral telle qu'on la lit nous de l'extérieur, et là ce serait peut-être à M. Richardson de vous la confirmer, sauf Air Canada qui est comme je vous l'ai dit tantôt une exception, n'est pas d'appliquer les parties 5, 6 et 7 qui ont la même responsabilité que nous. Si vous voulez que les aéroports demeurent autonomes, autosuffisants financièrement, on vous dit: Donnez-nous les mêmes avantages et les mêmes traitements que les autres.

Là-dessus je devrais ajouter une chose. Dans le cas de Montréal, qui des quatre serait le seul aéroport qui serait visé par les parties 5, 6 et 7 dans le fond, nous n'avons pas beaucoup de leçons à aller chercher ailleurs au pays quant à la façon avec laquelle on a respecté dans l'esprit et dans la lettre les *Lois sur les langues officielles*. Je pense qu'à Dorval et à Mirabel, vous avez juste à vous promener là, les services de Transport Canada et j'imagine ceux aussi des lignes aériennes aussi sont disponibles dans les deux langues officielles et vont continuer de l'être.

Le sénateur Thériault: Dans mon cas personnel, je ne pense pas à Montréal, Dorval ou Mirabel où j'ai passé plusieurs fois, je pense à d'autres endroits au pays. Si je me place dans le cas des anglophones, on sait qu'au Québec la *Loi sur le travail*, je ne me souviens pas du titre de cette loi mais il y a une loi qui oblige à utiliser le français comme langue de travail. Est-ce que les parties 5, 6 et 7 ne protégeraient pas les minorités qui vont travailler chez vous et qui protégeraient d'après moi les minorités qui pourraient travailler à Calgary ou ailleurs? On n'en est pas encore à Toronto mais éventuellement cela va l'être.

Vous acceptez une responsabilité qui a toujours été la responsabilité du gouvernement canadien et parce que c'était la

[Traduction]

Senator Thériault: When the Canadian government decided to privatize Air Canada—although I don't agree with that, but that's another story—it thought it wise to subject Air Canada to Parts V, VI and VII of the *Official Languages Act*. Why do you insist that these parts not apply in your case?

Mr. Auger: I think you have to look at the circumstances. I am not a legislative expert. Perhaps you should ask the government that. I am going to try to give you my perception.

If I understand correctly, Air Canada was privatized in two parts. The decision to maintain Parts V, VI and VII was taken at a time when the majority was not in favour of privatization. Consequently, control was not in the hands of private enterprise. In all the other cases of privatization that I am aware of in the federal government here, Parts V, VI and VII were not maintained. Air Canada is an exception. The people who monitor that more closely than I will no doubt be able to tell you why. It is clear in my mind that this is an exception to the rule and there are explanations for it.

Senator Thériault: I have one final question, Mr. Chairman, and perhaps someone else can provide a more detailed answer. Why do you object to having the same regulations that currently apply to Air Canada apply to your case as well?

Mr. Auger: We object because the federal government's policy, as we on the outside read it—and it would perhaps be up to Mr. Richardson to confirm that for you—is, except for Air Canada, which I just told you was an exception, not to apply Parts V, VI and VII, which have the same responsibility as we do. If you want the airports to remain independent, financially self-sufficient, we are telling you: give us the same benefits and treatment as the others.

I should add something to that, however. Montreal is ultimately the only airport of the four that would be concerned by Parts V, VI and VII. We do not have many lessons to learn from other parts of the country on how to comply with the letter and spirit of the *Official Languages Act*. I believe that you need only walk around Dorval and Mirabel to realize that Transport Canada's services and those of other airlines are also available in both official languages and will continue to be.

Senator Thériault: In my own case, I am not thinking of Montreal, Dorval or Mirabel, where I have been a number of times; I am thinking of other places in the country. If I put myself in the shoes of Anglophones, we know that, in Quebec, the *Labour Act*—I cannot remember the title of that Act—but there is an act that requires the language of work to be French. Would Parts V, VI and VII not protect members of minorities who work at the Montreal airports and would it not protect members of minorities working in Calgary and elsewhere? This has not happened yet in Toronto, but it eventually will.

You are accepting a responsibility that has always been a responsibility of the Canadian government, since it was the

[Text]

responsabilité du gouvernement canadien, il y avait une protection pour les minorités devenu nécessaire par l'application de la *Loi sur les langues officielles*, les parties 5, 6 et 7. Vous acceptez cette responsabilité. Je crois que vous voulez garantir les mêmes services, et même mieux, parce que vous prétendez que les bureaucrates ne seront plus là pour vous empêcher de faire le travail comme il doit être fait. D'une part, vous voulez vous soustraire et d'autre part, pour une personne comme moi qui est minoritaire, cela m'inquiète.

M. Auger: On ne veut pas se soustraire, on veut être traité comme tous les autres entités qui ont été soit privatisées ou dévolues au niveau local.

Le sénateur Thériault: Pourquoi?

M. Auger: Parce que nos responsabilités nous détachent complètement du gouvernement dans le sens des responsabilités d'autosuffisance et de responsabilité de gestion. Si vous êtes pour nous rendre responsables, on est prêt à le prendre, mais croyez-moi, si vous êtes pour nous rendre responsables de ces entités, donnez-nous les mêmes moyens qu'aux autres. Air Canada là-dessus n'est simplement qu'une exception.

Pour le reste, je vous ai dit ce que les aéroports de Montréal avaient l'intention de faire au niveau de la pratique du quotidien et là-dessus il n'y a aucun problème. Je pense que la preuve a été faite à Montréal depuis longtemps.

Le sénateur Thériault: Je le sais mais avec la situation actuelle, est-ce que ça ne sera pas une garantie pour vous de pouvoir continuer de donner le bon service que vous avez donné dans les deux langues ou que le gouvernement canadien a donné à Dorval et à Mirabel dans les deux langues officielles du pays, est-ce que cela ne sera pas une garantie parce que vous prenez un contrat avec le gouvernement fédéral qui lui était assujéti par les parties 5, 6 et 7, est-ce que cela ne serait pas pour vous-même une garantie que vous allez être obligé et capable de donner ces services-là?

M. Auger: Je dois répéter une chose, monsieur le sénateur Thériault, c'est que le service au public dans tous ses raffinements va être garanti de par la loi. Cela ne s'applique pas seulement à Montréal mais à Calgary, à Moncton, à Halifax et caetera. Le service au public, celui qui fait que le public a le droit de se faire servir dans les deux langues officielles va continuer et va être assuré par le projet de loi C-15. L'assurance de ce service-là, et je l'ai dit trois fois dans mon petit exposé, on est complètement d'accord et on va respecter cette chose. Mes collègues des trois provinces de l'Ouest appuient cette politique dans leur propre région. Là-dessus, je pense qu'il n'y a pas d'équivoque. C'est pour le reste des choses et plus particulièrement les choses applicables au ministère de Sa Majesté avec lesquelles on a un peu de problèmes mais pas avec le service au public.

Le sénateur Thériault: Monsieur le président, je termine mes questions mais je ne suis pas complètement satisfait. Je sais que mes collègues, ou à tout le moins quelques-uns de mes collègues au Sénat, ne sont pas non plus totalement assurés de ne pas avoir d'autres questions à poser par la suite.

[Traduction]

responsibility of the Canadian government, protection was provided for minorities. That made necessary through the application of Parts V, VI and VII of the *Official Languages Act*. You are accepting that responsibility. I believe that you want to guarantee the same services, and even better, because you claim that there will no longer be any bureaucrats preventing you from doing the work as it should be done. On the one hand, you want to opt out, and, on the other hand, that concerns me as a member of the minority.

Mr. Auger: We do not want to opt out; we want to be treated like all other entities that have either been privatized or transferred to the local level.

Senator Thériault: Why?

Mr. Auger: Because, given our responsibilities, we are completely detached from government in that we are responsible for being financially self-sufficient and responsible for our own management. If you are going to give us these responsibilities, we are prepared to take them on, but believe me, if you intend to make us responsible for these entities, give us the same resources as the others. Air Canada is simply an exception in this regard.

As for the rest, I have told you what the Montreal airports intend to do regarding day-to-day practice, and there is no problem in that respect. I believe that Montreal has long-since proven itself in that regard.

Senator Thériault: I know, but, in the current situation, is that not a guarantee that you will be able to continue providing the good service you have provided in both languages or that the Canadian government has provided at Dorval and Mirabel in both of Canada's official languages? Is that not a guarantee because you are contracting with the federal government, which was subject to Parts V, VI and VII? Would that not be a guarantee for you that you are going to be obliged to provide these services and be capable of providing them?

Mr. Auger: I must repeat one thing, Senator Thériault, and that is that service to the public in all its refinements will be guaranteed. That does not apply only to Montreal, but also to Calgary, Moncton, Halifax and so on. Service to the public, that is service in which the public is entitled to be served in both official languages, will continue and will be guaranteed by Bill C-15. And as I said three times in my brief presentation, we completely agree that this service is guaranteed and we are going to respect that. My colleagues in the three Western provinces also support this policy in their own regions. I believe that point is perfectly clear. It is regarding the other matters, particularly those applicable to the Department of Transport that we have a few problems, with not service to the public.

Senator Thériault: Mr. Chairman, I have finished my questions, but I am not completely satisfied. I know that my colleagues, or at least some of my colleagues in the Senate, are not entirely assured they do not have other questions too.

[Text]

The Chairman: Senator Graham, could I acknowledge Senator Molgat first?

Senator Graham: Yes.

The Chairman: I fully realize, colleagues, that the questions with respect to the application of the Official Languages Act that you have put to Mr. Auger are different questions from those that you will put to Dr. Goldbloom, who is joining us now. I remind you that he is our next witness. I ask you to render unto Caesar the things that are Caesar's, to get the information you want from Mr. Auger, followed by the Commissioner of Official Languages.

Senator Molgat.

Senator Molgat: Thank you, Mr. Chairman, I had to be out of the room for a moment, and I hope I will not ask the same questions as those which have been asked. If that is the case, Mr. Chairman, you may cut me off.

Si vous êtes prêt à continuer tout ce qui est fait maintenant, pourquoi est-ce que vous avez objection à ce que la *Loi sur les langues officielles* ne continue pas à s'appliquer exactement comme elle est?

M. Auger: Je pense que je vous ai mentionné qu'au niveau des employés et de la façon dont ils sont traités dans le moment, c'est-à-dire dans leur langue maternelle, on est prêt à continuer cela. Il y a des choses dans les parties 5, 6 et 7 de la *Loi sur les langues officielles* qui sont vraiment de la responsabilité normale de l'appareil gouvernemental et non pas du secteur privé lorsque nous serons responsables de ces aéroports-là.

Pour promouvoir l'avancement des langues officielles, c'est un objectif que l'on aime, que l'on appuie en principe mais qui me semble une responsabilité beaucoup plus gouvernementale, par exemple, que celle d'une entreprise opérationnelle, fonctionnelle du secteur privé. Ce sont ces choses qui, à notre avis, ne s'appliquent pas nécessairement à nous. Elles ne se sont pas appliquées à aucune autre des sociétés qui ont été transférées à l'entreprise privée par le gouvernement. Alors pourquoi nous traiter différemment, c'est ce que l'on dit.

Le sénateur Molgat: Le problème reste pour les minorités. Vous dites: «Nous, nous sommes prêts à continuer». Vous, vous êtes là maintenant mais qui sera là dans dix ans, on ne le sait pas. Vous dites: Ce n'est pas de notre domaine de faire cela mais d'une part il y a certains avantages pour vous, sans cela vous ne prendriez pas ces aéroports. Vous avez les avantages. Pourquoi est-ce que vous n'êtes pas prêt à accepter toutes les obligations qui vont avec les avantages?

M. Auger: On est prêt à accepter toutes les obligations que normalement le gouvernement du Canada transfère aux entités qu'il privatise ou qu'il dévolue au secteur local. Pas moins, on ne veut pas être traité spécialement en ayant des faveurs mais on ne veut pas non plus être traité de façon différente de tout ce qui s'est fait avant par le gouvernement fédéral.

Le sénateur Molgat: Vous dites qu'au point de vue du service au public, cela va continuer mais pour les concessionnaires, pas vous, pas les gens comme vous mais les gens à qui vous allez louer de l'espace, par exemple, qu'est-ce qui va se passer?

[Traduction]

Le président: Sénateur Graham, pourrais-je donner la parole au sénateur Molgat d'abord?

Le sénateur Graham: Oui.

Le président: Je sais très bien, sénateurs, que les questions que vous avez posées à M. Auger au sujet de l'application de la Loi sur les langues officielles sont différentes de celles que vous poserez au Dr Goldbloom, qui se joint maintenant à nous. Je vous rappelle qu'il est notre prochain témoin. Je vous demanderais de rendre à César ce qui est à César et d'obtenir les renseignements que vous voulez de M. Auger. Le commissaire aux langues officielles suivra.

Sénateur Molgat.

Le sénateur Molgat: Merci, monsieur le président. J'ai dû sortir un instant et j'espère que je ne poserai pas les mêmes questions que mes prédécesseurs. Vous pourrez alors m'interrompre, monsieur le président.

If you are prepared to continue everything that is being done now, why do you object to the *Official Languages Act* continuing to apply exactly as it now is?

Mr. Auger: I believe I mentioned that we are prepared to continue treating employees in the same way they are treated now, that is to say in their mother tongue. There are things in Parts V, VI and VII of the *Official Languages Act* that will really be normally the responsibility of government, not the private sector, when we are made responsible for these airports.

To promote the advancement of official languages, that is an objective that we like, that we support in principle, but which seems to me much more a government responsibility than that of an operational, functional private sector corporation. These are things which, in our view, do not necessarily apply to us. They do not apply to any other corporation which the government has transferred to the private sector. So why treat us differently. That is what we are saying.

Senator Molgat: The problem remains for the minorities. You are saying that you are prepared to continue. You are in your position now, but who will be there in ten years. We do not know. You are saying that it is not your responsibility to do that, but, on the other hand, there are certain benefits in it for you without which you would not take on these airports. You have the benefits. Why are you not prepared to accept the obligations that go with them?

Mr. Auger: We are prepared to accept all the obligations which the Government of Canada normally transfers to entities that it privatizes or transfer to the local sector. No less. We do not want to be treated specially or to be done any favours, but nor do we want to be treated in a manner different from anything the federal government has done before.

Senator Molgat: You are saying that service to the public will continue as is, but not for the concessions; not you, not the people like you, but the people to whom you are going to rent space, for example. What is going to happen?

[Text]

M. Auger: Si nous sommes les locataires du gouvernement fédéral et que dans la loi comme dans notre entente ou bail à long terme on nous donne des obligations, lorsqu'on fera des sous-locations à des concessionnaires, ces gens-là auront les mêmes responsabilités que nous avons. Ces responsabilités devront être passées à nos sous-locataires. Par exemple, si l'aéroport de Montréal, après avoir pris en charge les aéroports, donne une concession nouvelle dans le domaine des autos de location, ces gens devront fournir le service dans les deux langues officielles parce qu'on devra passer à ces gens-là nos responsabilités. Ce sont des gens qui traitent avec le public, donc le comptoir XYZ qui sera nouveau devra avoir du personnel capable de donner du service dans les deux langues officielles.

Le sénateur Molgat: Vous serez propriétaire désormais?

M. Auger: Non, le gouvernement demeure propriétaire, nous sommes locataires à long terme, soit 60 ans.

The Chairman: Senator Graham.

Senator Graham: Thank you, Mr. Chairman. In his announcement of this new policy on October 9, 1990, Mr. Lewis said, in part, that the primary objectives of the policy are to allow airports to better serve local community interests, to enhance regional economic development potential, and to permit the national airport system to operate in a more cost efficient and commercial manner. Those are all laudable objectives.

In your testimony at the first sitting of the committee, Mr. Auger, you talked about commercial and regional development. You said that the business people of the region have to be interested in the development and operation of their airports as a tool of major economic development, and that, for example, in the Montreal region the two airports, Dorval and Mirabel, are creating directly and indirectly 48,200 jobs. Today, you said they were creating 42,000 jobs. That represents a net loss of 6,200 jobs in three weeks.

Mr. Auger: The figure is 48,200, I am sorry. I made a mistake.

Senator Graham: I am glad to hear that it is still 48,200. I hope that it will increase quickly to 50,000.

I suppose you feel you have a specific mandate with respect to regional development. Tell me what specific steps you might undertake to promote regional development in those areas as a result of your taking over the operations of those airports?

Mr. Auger: First, I wish to say that what we would like to promote is the airport as a tool of regional economic development. Basically, the primary focus of the airports of Montreal would be on the airports, which is what the government had in mind when it decided to undertake negotiations with people interested in the devolution of airports.

Having said that, what we foresee in general terms is a much closer relationship and cooperation with other economic interveners in the region, if I may call them that, such as the neighbouring municipalities, the boards of trade and the cham-

[Traduction]

Mr. Auger: If we are tenants of the federal government and we have obligations under the Act or under our agreement or long-term lease, these things will be our responsibility when we sublet to concessions. These responsibilities will have to be the same for our tenants as they are for us. If, for example, after we take charge of the airport, the Montreal airport grants a new car rental concession. These people will have to provide service in both official languages because we will have to pass on our responsibilities to them. These are people who deal with the public, and so Company XYZ, which will be new, will have to have staff capable of providing service in both official languages.

Senator Molgat: If you sell part . . . You will be the owner under this arrangement?

Mr. Auger: No, the government will still be the owner. We are tenants under a long-term lease of 100 years.

Le président: Sénateur Graham.

Le sénateur Graham: Merci, monsieur le président. En annonçant cette nouvelle politique le 9 octobre 1990, M. Lewis a déclaré en partie qu'elle visait principalement à permettre aux aéroports de mieux servir les intérêts locaux, à favoriser le potentiel de développement économique régional et à permettre au système aéroportuaire national de fonctionner de façon plus rentable et commerciale. Tous ces objectifs sont louables.

À la première séance du comité, monsieur Auger, vous avez parlé de développement commercial et régional. Vous avez dit que les gens d'affaires des régions doivent s'intéresser à la mise en valeur et à l'exploitation de leurs aéroports comme outils de développement économique d'envergure. Vous avez donné l'exemple des deux aéroports de la région de Montréal, Dorval et Mirabel, qui créent 48 200 emplois directs et indirects. Vous avez dit aujourd'hui qu'ils créaient 42 000 emplois. Cela représente une perte nette de 6 000 emplois en trois semaines.

M. Auger: Le chiffre est 48 200. Désolé, je me suis trompé.

Le sénateur Graham: Je suis heureux d'entendre que c'est toujours 48 200. J'espère que ce chiffre passera rapidement à 50 000.

Je suppose que vous estimez avoir un mandat précis en matière de développement régional. Que pourriez-vous faire pour promouvoir le développement régional dans ces régions après avoir pris le contrôle de ces aéroports?

M. Auger: J'aimerais tout d'abord dire que nous voulons faire la promotion de l'aéroport comme outil de développement économique régional. Les aéroports de Montréal concentreront leurs efforts avant tout sur les services aéroportuaires, ce à quoi songeait le gouvernement lorsqu'il a décidé de commencer à négocier avec des interlocuteurs intéressés à la cession d'aéroports.

Nous prévoyons en général une relation et une coopération beaucoup plus étroite avec d'autres intervenants économiques de la région, si je puis m'exprimer ainsi, comme les municipalités voisines, les boards of trade et les chambres de commerce

[Text]

bers of commerce, if I talk specifically about Montreal. However, I know that is the case as well in terms of the other airports I am representing here today.

Basically, the fact that the management and the decision making in relation to an airport is located locally will most certainly enhance the cooperation between all elements, therefore improving, enhancing or working toward greater economic development in the region.

As members of this committee are aware, most airports are surrounded by precious land. For example, some of the lands are adjacent to runways. There is the potential to attract development to the areas around airports. In some cases the land is zoned commercial or industrial. This allows proximity to airports to be taken advantage of. For instance, we can see more of that type of development in the future than we have seen in the past.

We are not the only ones thinking in that way. There are quite a few airport authorities in the world that are looking at those factors as a major advantage for a region.

Certainly, in the case of Montreal, which is blessed with two airports, and enormous tracts of land around one of them, we think we are in a good position to play an important role in economic development.

Senator Graham: Mr. Chairman, I do not want to delay the questioning further. I know that Dr. Goldbloom is here and I know that senators are anxious to hear from him, in particular with respect to the clauses relating to official languages. I also see that Senator Spivak wishes to ask a question.

However, I would like to repeat the undertaking that was given by Mr. Richardson, Mr. Soucy and, indeed, by yourself, Mr. Chairman, that we will be provided with a list of the members of the various boards of directors. I believe that when the minister was making the announcement he said that these boards of directors would be made up of people with particular business experience or acumen. Perhaps the witness could give us a line as to who these people are—and not just their names—what they represent and what they bring to the table. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Senator Spivak.

Senator Spivak: Mr. Chairman, I have one short question. With regard to the Mirabel airport. How much land is there around that airport that now accrues to the local airport authority?

Mr. Auger: In its present state, Mirabel is made up of approximately 16,000 acres. Only part of that 16,000 acres is currently used for operational purposes. The bulk of it is leased to farmers in and around the airport, with the proviso that if it becomes available in the future, leases will be terminated and the land will be used.

That number of acres is a great deal less than the original approximate 95,000 or 96,000 acres which were expropriated before the construction of Mirabel, as you may know, senator.

Senator Spivak: This 16,000 acres is land that was expropriated and is now being leased back, is that right?

[Traduction]

dans le cas de Montréal. Je sais toutefois que c'est la même chose dans celui aussi des autres aéroports que je représente ici aujourd'hui.

Comme la gestion et le pouvoir décisionnel d'un aéroport se trouveront au niveau local, cela améliorera certainement la coopération entre tous les éléments et favorisera par conséquent le développement économique de la région.

Comme le savent les membres du comité, la plupart des aéroports sont entourés de terres de grande valeur. Certaines se trouvent près de pistes, par exemple. Il est possible d'attirer du développement autour des aéroports. Dans certains cas, les terres sont zonées à des fins commerciales ou industrielles, ce qui permet de profiter de la proximité des aéroports. Nous pouvons par exemple prévoir davantage de développement de ce genre à l'avenir.

Nous ne sommes pas les seuls à penser ainsi. Les administrations aéroportuaires du monde qui considèrent ces facteurs comme un avantage majeur pour une région ne manquent pas.

Dans le cas de Montréal, qui a la chance d'avoir deux aéroports dont un est entouré de vastes terres, nous sommes convaincus d'être bien placés pour jouer un rôle important dans le développement économique.

Le sénateur Graham: Monsieur le président, je ne voudrais pas retarder davantage les questions. Je sais que le Dr Goldbloom est ici et que les sénateurs ont hâte de l'entendre, plus particulièrement au sujet des dispositions qui ont trait aux langues officielles. Je vois aussi que le sénateur Spivak veut poser une question.

J'aimerais toutefois répéter l'engagement pris par M. Richardson, M. Soucy et en fait vous même, monsieur le président. On nous fournira une liste des membres des divers conseils d'administration. Lorsque le ministre a annoncé cette décision, il a affirmé que ces conseils d'administration seraient constitués de gens possédant une expérience ou un sens des affaires particuliers. Le témoin pourrait peut-être nous donner une idée de l'identité de ces gens—et non simplement leur nom—de ce qu'ils représentent et de leur apport. Merci, monsieur le président.

Le président: Sénateur Spivak.

Le sénateur Spivak: Monsieur le président, j'ai une brève question. À Mirabel, de quelle superficie des terres adjacentes à l'aéroport l'administration aéroportuaire locale prendra-t-elle le contrôle?

M. Auger: Mirabel compte actuellement 16 000 acres environ, dont une partie seulement sert présentement à l'exploitation. Le gros des terres est loué à bail à des agriculteurs à l'intérieur de l'aéroport et autour de celui-ci. Il est toutefois entendu que les baux seront résiliés et qu'on utilisera les terres si elles deviennent disponibles à l'avenir.

Cette superficie est très inférieure aux quelque 95 000 ou 96 000 acres expropriées à l'origine avant la construction de Mirabel, comme vous le savez peut-être, sénateur.

Le sénateur Spivak: Ces 16 000 acres représentent des terres expropriées, qu'on loue maintenant, n'est-ce pas?

[Text]

Mr. Auger: The 16,000 acres is part of the approximately 96,000 acres. This is presently the property of the Government of Canada, which property will be transferred to a local airport authority in the future. Part of it is used for operational purposes, and part is leased to farmers.

Senator Spivak: If this land is used for development, and since local airport authorities are basically nonprofit ventures, will all the profits that will be realized from such economic development go back into the airport operation?

Mr. Auger: Yes, absolutely.

Senator Spivak: Is that written into the deal? Where is the authority?

Mr. Auger: The airport authorities, and Montreal in particular, are not-for-profit organizations. Therefore, the surpluses—we do not call them profits—will be ploughed back into the corporation.

To illustrate what we are talking about here, the revenues last year in the case of the two Montreal airports, Dorval and Mirabel, were in the neighbourhood of \$105 million. That gives you an idea of the extent of the business.

The projected capital expenditures for the first 18 years of the 60-year lease are in the neighbourhood of about \$30 million per year, in current dollars. Airports are capital-intensive businesses, as are other transportation businesses. Ports run at about the same, as do railways.

Therefore, I am not too worried about having to handle enormous surpluses in the Montreal airports. Nor do I think my colleagues out west are worried about it. It is the other way around. If we have any worries, they are that in our negotiations with Transport Canada we have to ensure that we will have enough for the future.

Senator Spivak: I quite understand that, Mr. Auger. Is that specifically written into the contract or contained in the arrangement with the federal government? Does the arrangement specify that future development funds, surpluses, whatever you want to call them, are not for profit but will go back into the operation of the airport?

Mr. Auger: One of the supplementary principles, if I remember well, and Mr. Soucy may correct me if I am wrong, is that the airport authorities have to be not-for-profit organizations. There is little that can be done with surpluses in a not-for-profit organization, save for ploughing them back into the organization. Dividends cannot be paid out.

Senator Spivak: Is the only mention in those arrangements concerning future development and funds that the airport authorities be not for profit?

Mr. Auger: I would prefer that you address this question specifically to the witnesses from Transport Canada when they come back to the witness stand. We are still negotiating, and the matter is not finished. I do not necessarily have the complete view.

[Traduction]

M. Auger: Les 16 000 acres sont une partie des quelque 96 000 acres. Ces terres appartiennent présentement au gouvernement du Canada, qui en cédera la propriété à une administration aéroportuaire locale plus tard. Une partie de ces terres sert à l'exploitation de l'aéroport et une autre partie est louée à des agriculteurs.

Le sénateur Spivak: Si les terres en question servent au développement et comme les administrations aéroportuaires locales sont essentiellement des entreprises sans but lucratif, les profits qui découleront de ce développement économique seront-ils réinvestis dans l'exploitation de l'aéroport?

M. Auger: Certainement.

Le sénateur Spivak: Est-ce prévu au contrat? Où est le pouvoir nécessaire?

M. Auger: Les administrations aéroportuaires, et celle de Montréal en particulier, sont des entités sans but lucratif. Les excédents—ne parlons pas de profits—y seront réinvestis.

Par exemple, dans le cas des deux aéroports de Montréal, Dorval et Mirabel, les recettes ont atteint environ 105 millions de dollars, ce qui vous donne une idée de l'importance des activités.

Les investissements prévus au cours des 18 premières années du bail de 60 ans sont d'environ 30 millions de dollars par année, en dollars courants. Les aéroports consomment beaucoup de capitaux comme d'autres entreprises du secteur des transports. Les ports en exigent à peu près autant, et les chemins de fer aussi.

C'est pourquoi les excédents énormes des aéroports de Montréal ne m'inquiètent pas trop. Je ne crois pas non plus que mes collègues de l'Ouest s'inquiètent. C'est plutôt le contraire. S'ils s'inquiètent, c'est que dans le cadre de nos négociations avec Transports Canada, nous devons nous assurer de disposer de moyens suffisants pour l'avenir.

Le sénateur Spivak: Je comprends très bien, monsieur Auger. Est-ce prévu spécifiquement au contrat ou dans l'entente avec le gouvernement fédéral? Est-il prévu que les fonds de développement à venir ou, les excédents, peu importe, ne serviront pas à des fins lucratives mais seront réinvestis dans l'aéroport?

M. Auger: Les principes supplémentaires, sauf erreur, et M. Soucy me reprendra si je me trompe, prévoient que les administrations aéroportuaires sont des entités sans but lucratif. Il n'y a pas grand chose qu'une organisation sans but lucratif puisse faire des excédents, sauf les réinvestir. Elle ne peut payer de dividendes.

Le sénateur Spivak: Ces ententes sur le développement futur et les fonds à venir prévoient-elles uniquement que les administrations aéroportuaires doivent être des entités sans but lucratif?

M. Auger: Je préférerais que vous posiez cette question aux témoins de Transports Canada lorsqu'ils reviendront témoigner. Les négociations se poursuivent. Je n'ai peut-être pas nécessairement une vue d'ensemble.

[Text]

Senator Hays: I will make my question brief, Mr. Chairman. Because it does not deal directly with the substance of the bill, which allows for the continuation of contracts, official languages and so, but is a more general philosophical question, perhaps Mr. Auger can respond later. It has to do with the principle.

There is a local interest and a national interest involved here. Often, those interests are in conflict. At the present time, airports are run by a national authority, Transport Canada. It is broken. It needs to be fixed. The bureaucratic constraints have caused problems such that airports now fail to serve the perceived need and we have to do something about it. The something is privatization, or transfer to a local authority.

It seems to me that perhaps we should be careful that we jump from one frying pan into the other frying pan, and not get caught in the fire. This issue, Mr. Chairman, might prompt some further witnesses, I do not know.

You will not have to come to Ottawa to deal with the local people now. However, the airlines, and people who want to deal with airports, will have to go to all the airports to deal with the local authorities. Enter the Canadian Airports Council, with which you are involved, Mr. Auger. My question is this: How do we ensure that we do not drop the ball here and create more problems than we solve?

It is a question which can be answered later on. Perhaps there is a document that has been prepared by the Canadian Airports Council, or something else which may answer this question.

The language issue is something else. We are here today principally because of concerns over whether or not the official languages of Canada will receive the respect that we want them to receive. The people say, "Yes, but we want to be like the private sector." Some say, "No, that is not quite enough." If there is something that could be put on the record, either by this witness or some other, I, for one, think it would be a good idea.

Rather than putting it as a question, Mr. Chairman, I will leave it as a statement to give you some flexibility on the time issue.

The Chairman: Was that observation intended for Mr. Auger?

Senator Hays: Mr. Auger can answer. Because of his involvement on a transnational basis, he could address some of those issues. What I have done with my statement, or comment, if you prefer, is put on the record my concern with the whole idea.

Senator Bonnell: I would like to ask one short question concerning Montreal. Will the St. Hubert airport be involved with the airport authority in Montreal?

Mr. Auger: The agreement we propose to sign with the government includes a paragraph stating that in the future St. Hubert will be dealt with. We were not ready to deal with St. Hubert, and we did not want to delay the process.

[Traduction]

Le sénateur Hays: Ma question sera courte, monsieur le président. Elle ne porte pas directement sur le fond du projet de loi, qui prévoit le maintien des conventions collectives, l'application de la Loi sur les langues officielles, et ainsi de suite. Comme il s'agit d'une question de principe général, M. Auger pourra peut-être répondre plus tard. Je veux parler du principe de la politique.

Des intérêts locaux et nationaux sont en cause en l'occurrence. Ces intérêts sont souvent divergents. À l'heure actuelle, les aéroports sont exploités par une administration nationale, Transports Canada. L'administration est en panne et il faut la remettre sur pied. Les contraintes bureaucratiques ont causé de tels problèmes que les aéroports ne répondent plus aux besoins et qu'il faut agir. Il faut privatiser l'aéroport ou le céder à une administration locale.

Il faudrait veiller à ne pas remplacer un mal par un autre et éviter de se brûler. Cette question mériterait peut-être d'autres témoins, monsieur le président. Je ne sais pas trop.

Vous n'aurez pas à venir à Ottawa négocier avec l'administration locale. Les lignes aériennes et les gens qui veulent traiter avec les aéroports devront toutefois se rendre dans tous les aéroports et négocier avec les administrations locales. Arrive sur scène le Conseil des aéroports du Canada dont vous faites partie, M. Auger. Ma question est la suivante: comment éviter les erreurs et éviter de créer plus de problèmes que nous n'en réglons?

On pourra me répondre plus tard. Il y a peut-être un document qui a été préparé par le Conseil des aéroports du Canada, ou autre chose qui pourrait répondre à cette question.

La question linguistique est une toute autre affaire. Nous sommes ici aujourd'hui surtout parce qu'on ne sait pas si les langues officielles du Canada seront respectées comme nous le voulons. Certains affirment que oui, mais veulent être traités comme le secteur privé. D'autres affirment que cela ne suffit pas. Y a-t-il quelque chose qu'un témoin actuel ou un autre pourrait verser au compte rendu? Ce serait une bonne idée.

Au lieu de poser une question, monsieur le président, j'en ferai plutôt une déclaration, afin de vous laisser un peu de marge de manœuvre pour ce qui est du temps.

Le président: Cette observation était-elle destinée à M. Auger?

Le sénateur Hays: M. Auger peut répondre. Comme il est un intervenant national, il pourrait peut-être parler de certaines de ces questions. Par mes propos, j'ai voulu verser au compte rendu mes préoccupations à l'égard de toute cette affaire.

Le sénateur Bonnell: J'aimerais poser une brève question au sujet de Montréal. L'administration aéroportuaire de Montréal s'occupera-t-elle de l'aéroport de Saint-Hubert?

M. Auger: L'entente que nous proposons de signer avec le gouvernement contient un paragraphe qui précise que l'on s'occupera de Saint-Hubert plus tard. Nous étions pas prêts à

[Text]

Senator Bonnell: If, down the road, we find that Mirabel is not profitable, is it possible that the authority will close Mirabel, leaving Dorval and St. Hubert?

Mr. Auger: The letter of agreement with the Minister of Transport mentions specifically that the Dorval airport continues to be the primary airport for domestic flights and that Mirabel continues to be the primary airport for international flights. As a matter of fact, Mirabel now deals with two types of flights, international and domestic. Mirabel is fed with a few flights a day, some of which originate in Ottawa. In the past, President Airlines ran a flight from Mirabel to Washington. So, primarily, it is international, while Dorval is primarily domestic.

Senator Bonnell: Does that mean for the next 60 years we may rest assured that Mirabel will continue to operate?

Mr. Auger: That is difficult to say.

Senator Corbin: How will the reply to the comments or the questions of Senator Hays be circulated to members of this committee? It is a public question and I would like to have the answer, too.

The Chairman: Mr. Soucy and Mr. Richardson have taken note of it. To the degree that it concerns Mr. Auger, he has to be part of the answer, too.

Senator Corbin: It is a fundamental question.

The Chairman: It was divided into two parts, one concerning the user and the other government policy, as I understood the question. You will get the answer.

Senator Corbin: Thank you.

The Chairman: May I introduce Dr. Goldbloom. Colleagues, I gather that everyone in this room has either met or knows of Victor Goldbloom from Montreal, if only because he was very enthusiastically welcomed in the joint resolution of both houses recently as the new Official Languages Commissioner. He is a distinguished man of medicine and public affairs. He has made a great contribution to Montreal and to Canada, and I welcome him here.

Dr. Goldbloom, you have seen a little of what is going on here. Will we commence with questions, or do you want to start with a statement?

Dr. Victor C. Goldbloom, Commissioner of Official Languages: If I could, Mr. Chairman, I would like to make a brief statement and start from the position taken by my distinguished predecessor that it would have been preferable if the Official Languages Act had applied to this transaction in its totality.

Je note tout d'abord avec plaisir qu'une partie des obligations linguistiques qu'a présentement le ministère des Transports dans tous ses aéroports sera transmise aux "administrations aéroportuaires désignées".

L'article 4 du projet de loi soumet ainsi les administrations aéroportuaires désignées aux parties de la *Loi sur les langues*

[Traduction]

discuter de Saint-Hubert et nous ne voulions pas retarder le processus.

Le sénateur Bonnell: Si nous constatons plus tard que Mirabel n'est pas rentable, se pourrait-il que l'administration ferme Mirabel et qu'il ne reste plus que Dorval et Saint-Hubert?

M. Auger: La lettre d'entente signée avec le ministre des Transports précise spécifiquement que l'aéroport de Dorval demeurera le principal aéroport pour les vols intérieurs et que Mirabel demeurera le principal aéroport pour les vols internationaux. En fait, Mirabel accueille maintenant deux types de vols, internationaux et intérieurs. Mirabel reçoit quelques vols régionaux par jour, dont certains proviennent d'Ottawa. Dans le passé, President Airlines avait un vol de Mirabel à Washington. Donc, Mirabel a une vocation avant tout internationale et Dorval, nationale.

Le sénateur Bonnell: Cela signifie-t-il que nous sommes certains que Mirabel continuera de fonctionner pendant 60 ans?

M. Auger: C'est difficile à dire.

Le sénateur Corbin: Comment la réponse aux observations ou aux questions du sénateur Hays sera-t-elle diffusée aux membres du comité? C'est une question publique et j'aimerais y avoir une réponse aussi.

Le président: M. Soucy et M. Richardson en ont pris note. Dans la mesure où la question concerne M. Auger, il doit y répondre aussi.

Le sénateur Corbin: C'est une question de fond.

Le président: Elle comportait deux volets, un sur l'utilisateur et l'autre, sur la politique gouvernementale, si j'ai bien compris. La réponse vous sera communiquée.

Le sénateur Corbin: Je vous remercie.

Le président: Permettez-moi de vous présenter le Dr Goldbloom. Sénateurs, je suppose que vous avez tous déjà rencontré Vic Goldbloom, de Montréal, ou que vous en avez déjà entendu parler, ne serait-ce que parce que sa nomination au poste de commissaire aux langues officielles a été accueillie avec enthousiasme dans la résolution conjointe adoptée récemment par les deux chambres. Il a connu une carrière médicale et publique distinguée, en plus d'apporter une importante contribution à Montréal et au Canada. Je lui souhaite la bienvenue.

Dr Goldbloom, vous avez vu un peu comment se déroulent les travaux. Commencerons-nous par des questions ou voulez-vous faire d'abord une déclaration?

Le Dr Victor C. Goldbloom, commissaire aux langues officielles: Si vous me le permettez, monsieur le président, j'aimerais faire une brève déclaration et commencer par reprendre les propos de mon distingué prédécesseur, qui a affirmé qu'il aurait été préférable que la Loi sur les langues officielles s'applique à toutes les facettes de cette transaction.

I am pleased to note, first of all, that some of the linguistic obligations the Department of Transport currently has in respect of all its airports will be transferred to "designated airport authorities".

Section 4 of the Bill subjects designated airport authorities to those parts of the *Official Languages Act* that concern ser-

[Text]

officielles qui portent sur le service au public, les attributions du Conseil du Trésor, le mandat du Commissaire et le recours judiciaire.

It is regrettable, however, that this bill makes no reference to a number of other provisions of the Official Languages Act, among them those concerning the language of work and the equitable participation of the two language communities of Canada.

It seems to me essential that the designated airport authorities should continue to recognize the rights of employees with regard to language of work, where those rights exist at the present time, and should continue to pursue a policy of equitable participation within their new framework.

Tout le monde s'accorde pour affirmer qu'il est essentiel que les voyageurs puissent être servis dans la langue officielle de leur choix par le personnel des administrations aéroportuaires, de même que par les tiers conventionnés, suivant le régime de la *Loi sur les langues officielles* et conformément à la réglementation qui est attendue dans un avenir prochain.

Il n'est pas facile, cependant, de saisir le sens précis et les conséquences pratiques du paragraphe 4(2) du projet de loi C-15. Nous comprenons toutefois, notamment suite aux assurances que nous avons reçues des représentants du ministère de la Justice et du ministère des Transports, que le but de ce paragraphe est de préciser que l'administration aéroportuaire sera responsable du respect des obligations linguistiques des concessionnaires, lesquelles seront circonscrites dans le futur règlement, conformément au paragraphe 23 (2) de la *Loi sur les langues officielles*. Ainsi, le ministère des Transports sera dégagé des responsabilités qu'il exerce actuellement à l'égard des concessionnaires dans les cas où il y aura cession.

I would suggest that this wording be reviewed, and I would emphasize the fundamental importance of ensuring that airport transfers do not adversely affect the linguistic working conditions of those employed there and, above all, that service to the public does not decrease in quality.

The Acting Chairman (Senator Graham): Thank you, Dr. Goldbloom. I have questions from Senators Molgat, Thériault and Grimard in that order.

Senator Bonnell: Mr. Chairman, I wish to raise a point of order. Returning to the last witnesses and the question asked by Senator Hays, I move that the answer to that question be made part of the record of this day in order that we will all have the answer.

The Acting Chairman (Senator Graham): Is that agreeable? Do you understand that Senator Bonnell is suggesting that the answer provided for us by Mr. Richardson and Mr. Soucy be the lead answer where it is applicable, Mr. Auger, and that it be provided to the committee as a whole?

Senator Bonnell: Be made part of the record of the day.

The Acting Chairman (Senator Graham): Be made part of the record of the day. Is that agreed?

[Traduction]

vice to the public, the responsibilities of Treasury Board, the mandate of the Commissioner and Court remedy.

Il est toutefois regrettable qu'il ne soit aucunement question dans le projet de loi d'un certain nombre d'autres dispositions de la Loi sur les langues officielles, dont celles qui portent sur la langue de travail et sur la participation équitable des deux communautés linguistiques du Canada.

Il me semble essentiel que les administrations aéroportuaires désignées continuent de reconnaître les droits des employés en ce qui a trait à la langue de travail, là où ces droits existent à l'heure actuelle, et qu'elles devraient continuer de pratiquer une politique de participation équitable dans leur nouveau cadre de travail.

Everyone agrees that it is essential travellers be able to be served in the official language of their choice by the staff of airport authorities and third parties under contract thereto in accordance with the system established under the *Official Languages Act* and in accordance with the regulations that are expected in the near future.

It is not easy, however, to grasp the exact meaning and practical consequences of clause 4(2) of Bill C-15. We understand, however, particularly from assurances we have received from representatives of the Department of Justice and Department of Transport, that the purpose of this clause is to state specifically that the airport authority will be responsible for enforcing the linguistic obligations of parties providing services under contract, which obligations will be defined in future regulations in accordance with subsection 23(2) of the *Official Languages Act*. Thus the Department of Transport will be released from its current responsibilities with respect to third parties under contract should there be transfer.

Je suggérerais de revoir le texte et il est essentiel de faire en sorte que les cessions d'aéroports ne nuisent pas aux conditions de travail linguistiques des employés. Il faut surtout éviter que la qualité du service au public se détériore.

Le président suppléant (sénateur Graham): Merci, docteur Goldbloom. Les sénateurs Molgat, Thériault et Grimard ont des questions.

Le sénateur Bonnell: J'invoque le Règlement, monsieur le président. Pour revenir aux derniers témoins et à la question du sénateur Hays, je propose que la réponse à cette question soit versée au compte rendu des travaux d'aujourd'hui afin que nous l'ayons tous.

Le président suppléant (sénateur Graham): Êtes-vous d'accord? Comprenez-vous que le sénateur Bonnell suggère que la réponse que nous fourniront MM. Richardson et Soucy est la principale réponse et que M. Auger pourra y ajouter au besoin, et que ces réponses forment un tout qui sera communiqué au comité?

Le sénateur Bonnell: Qu'elle soit versée au compte rendu de la journée.

Le président suppléant (sénateur Graham): Qu'elle soit versée au compte rendu de la journée. Le comité est-il d'accord?

[Text]

Senator Corbin: And the record be made available when the bill is reported to the house.

The Acting Chairman (Senator Graham): That raises a point. Is that part of the recommendation agreement that the response be made part of the record before the bill is reported back to the house?

Senator Corbin: That would be normal, but we have experienced lately, Mr. Chairman, situations where the government asks us to move forward to debate at report or third reading when the minutes or the compte-rendu of the committee is not yet available. This is part of the debate. The question and the answer are very much part of the debate; it is a fundamental matter and surely before we move on to the next legislative step we ought to have in hand that answer so it can become part of the debate at that particular stage.

The Acting Chairman (Senator Graham): Is that agreed?

The Chairman: Not necessarily, no.

Senator Corbin: You do not have to agree.

Senator Molgat: Do not let him take the chair.

The Chairman: It is customary, colleagues, to—

Senator Corbin: It is not a matter of having anything to do with the bill, Sir, it is a matter of democratic procedures. Perhaps you do not understand that.

The Chairman: These answers will be published as addenda to the bill, but you are suggesting that the bill be held up until the information is made available.

Senator Corbin: What is the point of asking the questions or of allowing the questions if we do not have the answers for the debate at a later stage? I do not want to be difficult, Mr. Chairman. I think we can come to an understanding, but that is a very important question. We have to know where these people stand on that fundamental issue. If this is a rubber-stamping procedure, let's just close up the committee and go home.

The Chairman: The question deals directly with Bill C-15, I gather.

Senator Corbin: Absolutely.

The Chairman: And it deals with official language policy?

Senator Molgat: No, the question was asked—

The Chairman: Senator Hays' question?

Senator Molgat: Yes, Senator Hays' question. It was a broad question on what will happen if now the airlines, for example, have to deal with a number of different authorities rather than the Department of Transport. That is what you are looking at, correct?

Mr. Richardson: We have to provide an answer.

Senator Thériault: Mr. Chairman, on the same point of order, I have just listened with great attention to my friend Dr. Goldbloom's short presentation and I do not know what the

[Traduction]

Le sénateur Corbin: Et que le compte rendu soit disponible lorsqu'il sera fait rapport du projet de loi à la chambre.

Le président suppléant (sénateur Graham): Est-on d'accord pour recommander que la réponse soit versée au compte rendu avant qu'il soit fait rapport du projet de loi à la chambre?

Le sénateur Corbin: Ce serait normal, mais il est arrivé ces derniers temps, monsieur le président, que le gouvernement nous demande de passer au débat à l'étape du rapport ou de la troisième lecture alors que nous n'avons pas encore le procès-verbal ou le compte rendu des travaux du comité. Cela fait partie du débat. La question et la réponse font vraiment partie du débat. C'est une question de fond et avant de passer à la prochaine étape législative, nous devons certes en connaître la réponse afin qu'elle fasse partie du compte rendu à ce stade-ci en particulier.

Le président suppléant (sénateur Graham): Le comité est-il d'accord?

Le président: Pas nécessairement, non.

Le sénateur Corbin: Il n'est pas nécessaire que vous soyez d'accord.

Le sénateur Molgat: Ne le laissez pas occuper le fauteuil.

Le président: Sénateurs, il est coutume de . . .

Le sénateur Corbin: Cela n'a rien à voir avec le projet de loi, monsieur, mais c'est plutôt une question de procédure démocratique. Vous n'y comprenez peut-être rien.

Le président: Ces réponses seront publiées en addenda au projet de loi, mais vous suggérez de retarder celui-ci jusqu'à ce que les renseignements soient disponibles.

Le sénateur Corbin: À quoi sert-il de poser des questions ou de permettre d'en poser si nous n'avons pas les réponses pour une étape ultérieure du débat? Je ne veux pas faire le difficile, monsieur le président. Nous pouvons finir par nous entendre, mais la question est très importante. Nous devons connaître la position des intéressés sur cette question fondamentale. Si nous sommes uniquement des marionnettes, mettons fin aux travaux du comité et allons-nous en.

Le président: Je suppose que la question porte directement sur le projet de loi C-15.

Le sénateur Corbin: Bien sûr.

Le président: Et sur la politique des langues officielles?

Le sénateur Molgat: Non, la question posée . . .

Le président: La question du sénateur Hays?

Le sénateur Molgat: Oui, la question du sénateur Hays. Il s'agissait d'une question générale sur ce qui va se passer si les lignes aériennes doivent par exemple négocier avec un certain nombre d'administrations différentes plutôt qu'avec le ministère des Transports. C'est ce que vous voulez savoir, n'est-ce pas?

M. Richardson: Nous devons vous fournir une réponse.

Le sénateur Thériault: Sur le même rappel au Règlement, monsieur le président, je viens tout juste d'écouter avec beaucoup d'attention le bref exposé de mon ami le Dr Goldbloom et

[Text]

intention of the committee is at the time of the reporting of this bill. I know you were not present when Dr. Goldbloom made his short statement, but to me it is a very pertinent and important statement. I would hope that before this bill is reported, there would be time for members of the committee and myself, and I only speak for myself as a member of the Senate, to be able to digest and try to understand very carefully what he said before this bill is reported. I want to make this part of the point of order raised by Senator Bonnell.

The Chairman: There are two areas that are involved here.

Senator Graham: On a point of order, while I was still in the Chair, I did not have an opportunity to thank Dr. Goldbloom for his excellent statement. I wonder if he has copies that we could distribute.

Dr. Goldbloom: I am afraid that I did not bring a sufficient number of copies, but since it is only two pages, surely they could be made quickly.

Senator Graham: Mr. Chairman, could we have a copy and perhaps it could be arranged that a sufficient number of copies could be made available to the members of the committee as we sit.

The Chairman: Incidentally, will we require any further elaboration from witnesses if we await the provision of this information? Would you like to have the witnesses back next week?

Senator Graham: It may very well be appropriate.

The Chairman: With the provision of these answers?

Senator Graham: Yes.

The Chairman: That seems like a reasonable request. I have no intention of rushing this bill through. I am under no instructions or compunction to report it today.

Senator Graham: That is a very independent statement, Mr. Chairman, and we thank you for it.

Senator Corbin: I was not making threats, Mr. Chairman; it is a matter of practicality. Important questions have to be answered and members of the committee have to be informed of the answers before we proceed to the next step of the process, the debate. That is all. You are a man of common sense like me, so I think it is within your power to see that that is done in due time.

The Chairman: I take the argument. Is it agreed, ladies and gentlemen?

Some Honourable Senators: Agreed.

Senator Bonnell: What did we agree to, Mr. Chairman?

Senator Spivak: We agreed to go along with normal procedure.

The Chairman: There are two main requests: The provision of the information requested by Senator Hays and Senator Corbin particularly, and there may be others that arise in the next half hour.

[Traduction]

je ne sais pas ce que le comité a l'intention de faire au moment où il devra faire rapport du projet de loi. Je sais que vous n'étiez pas ici lorsque le Dr Goldbloom a fait sa brève déclaration, mais ses propos m'ont semblé très pertinents et importants. J'espère qu'avant qu'il soit fait rapport du projet de loi, on nous donnera, aux membres du comité et à moi-même, et je ne parle qu'à titre de simple sénateur, le temps de digérer et d'essayer de comprendre très précisément ces propos. J'aimerais ajouter mes propos au rappel au Règlement du sénateur Bonnell.

Le président: Il y a deux aspects en cause ici.

Le sénateur Graham: Sur un rappel au Règlement, pendant que j'étais au fauteuil, je n'ai pas eu l'occasion de remercier le Dr Goldbloom de son excellente déclaration. Je me demande s'il en a des copies que nous pourrions distribuer.

Le Dr Goldbloom: J'ai bien peur de ne pas en avoir apporté suffisamment, mais comme le texte n'a que deux pages, on pourrait sûrement en faire rapidement des copies.

Le sénateur Graham: Pourrions-nous en avoir une copie? On pourrait peut-être prendre les dispositions nécessaires pour que suffisamment de copies soient mises à la disposition des membres du comité pendant que nous siégeons.

Le président: En passant, aurons-nous besoins d'autres précisions des témoins si nous attendons les renseignements en cause? Aimerez-vous que les témoins reviennent la semaine prochaine?

Le sénateur Graham: Cela pourrait très bien être nécessaire.

Le président: Et qu'ils nous fournissent ces réponses?

Le sénateur Graham: Oui.

Le président: La demande me semble raisonnable. Je n'ai pas l'intention de faire passer le projet de loi à toute vapeur. Je n'ai pas reçu l'ordre d'en faire rapport aujourd'hui et je n'ai aucun scrupule à cet égard.

Le sénateur Graham: Ce sont des propositions très indépendantes, monsieur le président, et nous vous en remercions.

Le sénateur Corbin: Je ne faisais pas de menace, monsieur le président. C'est plutôt une question pratique. Il faut répondre aux questions importantes et les membres du comité doivent connaître les réponses avant de passer à l'étape suivante du processus, soit au débat. C'est tout. Vous êtes un homme de bon sens comme moi et je crois donc que vous pouvez prendre des mesures pour que cela soit fait en temps opportun.

Le président: Je prends note de vos propos. Est-ce d'accord, mesdames et messieurs?

Des voix: D'accord.

Le sénateur Bonnell: À quoi avons-nous consenti, monsieur le président?

Le sénateur Spivak: À suivre la procédure normale.

Le président: Il y a deux demandes principales qui portent sur les renseignements demandés par le sénateur Hays et le sénateur Corbin en particulier. Il pourra y en avoir d'autres au cours de la prochaine demi-heure.

[Text]

Senator Bonnell: Mr. Chairman, what did we agree to? There was a motion on the floor that the answers to the questions be made part of the record of this day.

The Chairman: No, no.

Senator Bonnell: I thought we agreed to that motion. What did we agree to?

The Chairman: We agreed that before the bill is reported, the information requested will be made available to the committee at a further meeting which will be held at the call of the chairman next week, or whenever, with the witnesses and the material that you have requested. Also, that Senator Thériault have an opportunity to digest the testimony today of Dr. Goldbloom.

Senator Corbin: In other words, you are planning another meeting next week?

The Chairman: There is no question about it.

Senator Corbin: Surely the answer will be available then and we can have it tabled, and the motion made appended to the minutes of that meeting.

Senator Bonnell: Mr. Chairman, if that is the case, if the witnesses are to come here and give the answers themselves, I withdraw my motion.

Senator Buchanan: Mr. Chairman, I understand they will answer the questions right now.

Senator Molgat: Mr. Chairman, they may be ready to answer. However, at the moment we have Dr. Goldbloom. I suspect the answer may produce a lot more questioning so that we could end up by being on that issue for some time because the question of Senator Hays went to the whole principle that is involved, and I suspect there might be a great deal of argument. I think we should proceed with Dr. Goldbloom.

Senator Corbin: Can the witnesses come back next week?

The Chairman: Yes.

Senator Graham: If I could put things in perspective and in focus since you just came in at the last minute when I was in the Chair, Dr. Goldbloom had finished his opening statement and we had four questioners, Senators Molgat, Thériault, Grimard and Corbin, and I think you have the list there.

The Chairman: Yes. Senator Molgat.

Senator Molgat: Mr. Chairman, may I say first of all that I am very pleased that we will not conclude today. I had the wrong impression. That was obviously not your intention but someone else's intention.

The Chairman: No, it was my intention to conclude today. However, I have heard the observations and presentations and I am comfortable with that.

Senator Molgat: I commend you for it, Sir. You are your usual affable self.

[Traduction]

Le sénateur Bonnell: Monsieur le président, à quoi avons-nous consenti? On avait proposé que les préposés aux questions soient versées au compte rendu des délibérations d'aujourd'hui.

Le président: Non, non.

Le sénateur Bonnell: Je croyais que nous avions adopté cette motion. À quoi avons-nous consenti?

Le président: Nous avons convenu qu'avant qu'il soit fait rapport du projet de loi, les renseignements demandés seraient communiqués au comité, qui se réunira à l'appel de la présidence la semaine prochaine, ou à un moment donné, et que les témoins viendront y présenter les documents demandés. Il a aussi été convenu qu'on donnerait au sénateur Thériault le temps de digérer le témoignage du D^r Goldbloom.

Le sénateur Corbin: Autrement dit, vous prévoyez une autre réunion la semaine prochaine?

Le président: Certainement.

Le sénateur Corbin: La réponse sera sûrement disponible alors et nous pourrions la déposer et joindre la motion au compte rendu de la réunion.

Le sénateur Bonnell: Dans ce cas, monsieur le président, je retire ma motion si les témoins viennent nous présenter eux-mêmes les réponses.

Le sénateur Buchanan: Monsieur le président, je crois savoir qu'ils répondront aux questions dès maintenant.

Le sénateur Molgat: Monsieur le président, ils sont peut-être prêts à répondre. Nous avons toutefois le D^r Goldbloom comme témoin et il se peut que la réponse suscite une foule d'autres questions. Nous pourrions finir par consacrer beaucoup de temps à cet aspect parce que la question du sénateur Hays portait sur le principe en cause. La discussion pourrait être animée. Je crois qu'il faudrait entendre le D^r Goldbloom.

Le sénateur Corbin: Les témoins peuvent-ils revenir la semaine prochaine?

Le président: Oui.

Le sénateur Graham: Pour mettre les choses en perspective et au point puisque vous êtes arrivé à la dernière minute de ma présence au fauteuil, le D^r Goldbloom avait terminé sa déclaration liminaire. Quatre personnes voulaient poser des questions, soit les sénateurs Molgat, Thériault, Grimard et Corbin. Je crois que vous avez la liste ici.

Le président: Oui. Sénateur Molgat.

Le sénateur Molgat: Monsieur le président, permettez-moi de dire en commençant que je suis très heureux que nous ne terminions pas nos travaux aujourd'hui. J'avais une fausse impression. Ce n'était de toute évidence pas votre intention, mais plutôt celle de quelqu'un d'autre.

Le président: Non, j'avais l'intention d'en finir aujourd'hui. J'ai toutefois entendu les observations et les interventions, et je n'y vois aucun problème.

Le sénateur Molgat: Je vous en félicite, monsieur. Vous êtes toujours aussi affable.

[Text]

Monsieur le président, je veux vous dire combien je suis content de voir ici monsieur Goldbloom. J'ai eu le plaisir de l'écouter il n'y a pas si longtemps dans un discours éloquent et élégant au Manitoba. Je suis ravi de vous revoir.

Vous avez mentionné dans votre courte allocution la lettre de votre prédécesseur. C'était sa lettre du 14 juin 1991. Est-ce que vous êtes d'accord avec ce que dit votre prédécesseur?

M. Goldbloom: Oui.

Le sénateur Molgat: Vous partagez les mêmes vues?

M. Goldbloom: Oui.

Le sénateur Molgat: Donc partons d'abord de la grande question. Il conviendrait que les gens qui dans ce cas-ci vont prendre la responsabilité des aéroports aient les mêmes responsabilités que le ministère des Transports à ce moment-ci vis-à-vis la *Loi sur les langues officielles*. Il n'y a pas de doute là-dessus.

M. Goldbloom: Quant à celui qui vous parle, monsieur le sénateur, c'est oui.

Le sénateur Molgat: Sinon, cela serait en fait une réduction de la *Loi sur les langues officielles* pour les employés certainement dans ces aéroports, n'est-ce pas?

M. Goldbloom: Monsieur le président, monsieur le sénateur, je voudrais dire quelque chose qui me touche profondément. Nous constatons dans l'histoire du pays un phénomène de pendule. Il y a eu des périodes où la nationalisation a été la tendance et d'autres périodes où c'était la privatisation.

J'ai de la difficulté à envisager deux Canada, un Canada public et un Canada privé, qui seraient très différents l'un de l'autre. Je me dis que si à un moment donné, pour des raisons d'ordre économique, d'efficacité, on décide que la privatisation doit être effectuée et si cette privatisation modifie l'échiquier des services au public et des conditions de travail et si un autre gouvernement, un certain nombre d'années plus tard revient à la nationalisation et que l'on se trouve obligé de recréer ce qui avait été laissé de côté au moment de la privatisation antérieure, je crois que nous nous plaçons dans une situation où il serait difficile de maintenir la cohérence du Canada, pays à deux langues officielles et c'est pour cette raison d'ailleurs, tout comme M. Fortier, il m'aurait semblé préférable que la *Loi sur les langues officielles* s'applique dans son intégralité.

Le sénateur Molgat: Alors la grande question quand nous examinons l'article 4 est la suivante: Il conviendrait que nous remettons dans l'article 4 tel que proposé ici les chiffres 5, 6 et 7.

M. Goldbloom: Ce serait ma recommandation.

Le sénateur Molgat: Je voudrais revenir à une précision, vous en avez parlé tantôt, il s'agit des concessionnaires. Si j'ai bien compris, par l'entremise du ministère de la Justice, il y a eu certaines déclarations. Quand on examine l'article 4(2), il me semble que cela pourrait être sujet à beaucoup de litige. Est-ce qu'il ne serait pas mieux tout simplement d'éliminer l'article 4(2) et ne pas avoir ce problème?

M. Goldbloom: Celui qui vous parle n'est pas un juriste et je ne peux répondre en fonction d'une compétence de cette nature

[Traduction]

Mr. Chairman, I want to say how pleased I am to see Mr. Goldbloom here. I had the pleasure of hearing him make an eloquent and elegant speech in Manitoba not so long ago. I am pleased to see him again.

You mentioned in your brief remarks the letter by your predecessor. That was the letter of June 14, 1991. Do you agree with what your predecessor said?

Mr. Goldbloom: Yes.

Senator Molgat: You share the same views?

Mr. Goldbloom: Yes.

Senator Molgat: Then let us address the major question. It would be appropriate for the people who in this case are going to take over responsibilities for the airports to have the same responsibilities as the Department of Transport now has under the *Official Languages Act*. There can be no doubt about that.

Mr. Goldbloom: I agree with you, Senator, my answer is yes.

Senator Molgat: Otherwise, that would be a limitation of the *Official Languages Act* certainly for the employees of airports, would it not?

Mr. Goldbloom: Mr. Speaker, Senator, I would like to say a word about something that touches me deeply. There has been a pendulum phenomenon in the history of this country. There have been periods when nationalization was the trend, and others when it was privatization.

I have trouble envisaging two Canadas, one public Canada and one private Canada, that would be very different from one another. I say to myself that if, at a given time, we decided on privatization for reasons of economy and efficiency, and if privatization altered the situation regarding service to the public and working conditions, and if another government a few years later, returned to nationalization and we were forced to re-create what we had abandoned at the time of privatization, I believe we would be placing ourselves in a situation in which it will be difficult to maintain a coherent Canada, a country with two official languages, and, for that reason, in fact, like Mr. Fortier, it seemed to me preferable that the *Official Languages Act* apply in its totality.

Senator Molgat: Then the big question when we examine clause 4 is whether we should include Parts V, VI and VII in clause 4 as proposed.

Mr. Goldbloom: That would be my recommendation.

Senator Molgat: I would like to come back to a detail you mentioned a moment ago, third parties under contract. If I understood you correctly, some statements have been made through the Department of Justice. When we examine clause 4(2), it seems to me it could be subject to considerable dispute. Would it not be better simply to eliminate clause 4(2) and thus not have this problem?

Mr. Goldbloom: I am not a legal specialist, and I cannot answer that from a legal perspective, but my impression is that

[Text]

mais c'est mon impression que ce serait une façon désirable de préciser l'intention du législateur.

Le sénateur Molgat: Alors ce serait bien clair qu'il n'y a pas de façon de s'esquiver de la loi. Je vous remercie, vous avez répondu complètement et de façon très satisfaisante à mes questions.

Le sénateur Thériault: Monsieur le président, moi aussi je veux dire combien heureux je suis de revoir le docteur Goldbloom. Il y a plusieurs années, nous avons partagé des responsabilités provinciales, lui dans la belle province et moi dans la belle petite province. Il me fait plaisir de vous revoir.

Mes questions, monsieur le président, ont été posées par le sénateur Molgat. Je voudrais dire simplement que je suis heureux que le docteur Goldbloom ait renforcé mes raisons de poser les questions que j'ai posées à M. Auger. Je veux dire tout simplement alors que M. Auger est encore présent que pour moi, la réponse qu'il nous a donnée à l'effet qu'ils veulent simplement être traités comme les autres corporations qui peuvent avoir été privatisées à part Air Canada ne me satisfait pas. Je voudrais que cela soit pris en note.

Comme l'a dit le docteur Goldbloom directement ou indirectement, peut-être que pour la majorité des Canadiens, cela peut suffire ce que vous avez. Mais si on a vécu comme minoritaire comme moi j'ai vécu toute ma vie et que toujours on est obligé de combattre pour faire valoir nos droits, je n'aime pas voir quelque chose dans une législation qui n'est pas clair et net. Cela s'applique à moi comme minoritaire francophone et cela s'applique aussi pour les anglophones qui se rendront dans les aéroports du Québec. Actuellement, la situation politique nous rend doublement concerné avec ce problème. Je vous remercie, monsieur le président.

Le sénateur Grimard: Monsieur le président, moi aussi je voudrais ajouter mon concert d'éloges à ceux qui ont été présentés d'autant plus que je suis Québécois et que j'ai eu l'opportunité de vous voir à l'oeuvre comme homme politique et comme ministre à l'Assemblée nationale où vous avez toujours joui du respect et de la considération de tous les Québécois. Ceci étant dit, évidemment on va avoir un peu de divergence d'idées.

Avant de vous poser ma question, j'ai peut-être un long préambule. Je vois que vous vous référez à la lettre de votre prédécesseur M. D'Iberville-Fortier, lequel faisait état que lorsque Air Canada a été privatisée, on a obligé Air Canada à respecter toutes les parties de la *Loi sur les langues officielles*.

Mais je vous soumetts respectueusement que le cas que nous avons devant nous aujourd'hui, le projet de loi C-15, n'est pas tout à fait semblable à ce qui existait lorsque le projet de loi privatisant Air Canada a été adopté ici. Tout d'abord, au moment où le projet d'Air Canada a été accepté, il ne faut pas oublier que le gouvernement canadien détenait à ce moment-là 57 pour cent des actions d'Air Canada, ce qui voulait dire qu'à ce moment-là, au moment où le projet de loi a été adopté, le gouvernement était un actionnaire majoritaire. À ce moment-là, se soustraire plus particulièrement aux parties 5, 6 et 7 de la *Loi sur les langues officielles* aurait été un crime de lèse-majesté. Si on ajoute en plus de ça le fait que Air Canada était et est encore une entité nationale unique, d'un océan à l'autre.

[Traduction]

that would be a desirable way of clarifying Parliament's intention.

Senator Molgat: So it would be quite clear that there is no way to circumvent the Act. Thank you. You have answered my questions fully and very satisfactorily.

Senator Thériault: Mr. Chairman, I would also like to say how pleased I am to see Dr. Goldbloom again. A number of years ago, we shared provincial responsibilities, he in the "belle province" and in the "belle petite province". I am pleased to see you again.

My questions, Mr. Chairman, have been asked by Senator Molgat. I would simply like to say that I am pleased that Dr. Goldbloom has validated my reasons for asking the questions I asked of Mr. Auger. I would simply like to say, while Mr. Auger is still present, that I am not satisfied by the answer he gave us that they simply want to be treated like other corporations that may have been privatized, with the exception of Air Canada. I would like to go on record as having said that.

As Dr. Goldbloom said directly or indirectly, what you said may perhaps be adequate for the majority of Canadians. But I have lived all my life as part of a minority and have always been forced to fight for my rights, and I do not like to see anything that is not crystal clear in a piece of legislation. That applies to me as a minority Francophone, and that applies as well to Anglophones who find themselves in Quebec airports. The current political situation gives us double cause for concern in regard to this problem. Thank you, Mr. Chairman.

Senator Grimard: Mr. Chairman, I would also like to add my praise to that offered by my colleagues here, particularly since I am a Quebecker and have had the opportunity to see Dr. Goldbloom at work as a politician and as a minister in the National Assembly, where he has always enjoyed the respect and consideration of all Quebecers. Having said that, we are obviously going to have a little difference of opinion.

Before asking you my question, I have what may be a long preamble to make. I see that you refer to the letter of your predecessor, Mr. D'Iberville Fortier, who said that, when Air Canada was privatized, it was obliged to comply with all the provisions of the *Official Languages Act*.

I respectfully submit to you, however, that the case we have before us today, Bill C-15, is not entirely similar to what existed when the bill privatizing Air Canada was passed here. First of all, when the Air Canada Bill was passed, it should not be forgotten that the Canadian government held 57 per cent of Air Canada's shares, which meant that, at the time the Bill was passed, the government was the majority shareholder. In those circumstances, opting out of Parts V, VI and VII of the *Official Languages Act* would have been a crime of lèse-majesté. In addition to that, Air Canada was and still is a unique national entity from sea to sea. In the bill before us, local airport authorities are multiple local entities. We are currently considering four cities that are interested, but the wit-

[Text]

Alors que dans le projet qui nous intéresse actuellement, les autorités aéroportuaires locales sont des entités locales multiples. Actuellement nous faisons face à quatre villes qui sont intéressées mais les témoins que nous avons entendus nous ont parlé qu'il y en avait peut-être six ou sept autres et d'autres encore. Tout cela forme, et je le répète, des entités locales multiples situées dans tous les coins du pays avec différentes langues de service à utiliser.

Aussi, avant de poser ma question, j'aimerais rappeler au docteur Goldbloom ainsi qu'à tous ceux qui sont ici présents que lorsque le gouvernement a privatisé ou vendu certains biens de la Couronne, on n'a jamais exigé que ceux qui se portaient acquéreurs de ces biens soient obligés de respecter les parties 5, 6 et 7 sur lesquels je voudrais revenir. À titre d'exemple, sans être trop long, il y a eu la cession des hôtels du Canadien national, il y a eu Eldorado, il y a eu Nordion, il y a eu Petro-Canada pour ne nommer que celles-là. Toutes ces entreprises sont soumises, ont été soumises aux mêmes parties que le projet de loi C-15 veut obliger les AAL à respecter, soit les parties 4, 8, 9 et 10. Mais aucune de ces associations ou de ces corporations n'ont été soumises aux trois parties.

Aussi ai-je quelques commentaires à faire. Si on parle de la partie 7, elle obligerait les AAL à promouvoir la langue française que je respecte et que j'adore bien entendu, y compris l'anglais que je respecte et que j'adore. Je soumetts respectueusement que les AAL sont des entreprises privées qui ne devraient pas être obligées de s'occuper de la promotion du français ou de l'anglais. La même remarque s'applique pour la partie 6 qui exige la participation des Canadiens anglais et français de la façon la plus égale possible. Docteur Goldbloom, le seul problème à mon point de vue c'est la question de la partie 5 concernant la langue de travail. La langue de travail qui au moment où on se parle, dans les quatre projets que nous avons devant nous, pourrait s'appliquer seulement à Montréal.

Tout à l'heure, nous avons eu M. Auger qui nous a expliqué comment on procédait avec la langue de travail à Montréal, nous disant que les mémos étaient en anglais pour les Anglais et en français pour les Francophones.

Ma question est la suivante, si on prend en considération toute la législation qui a été faite antérieurement, et qui n'a pas obligé, sauf Air Canada et je vous ai dit pourquoi, les acquéreurs des biens de la Couronne à respecter les parties 5, 6 et 7 de la *Loi sur les langues officielles*, je me demande si c'est une bonne chose d'insister pour que les autorités aéroportuaires locales soient obligées d'appliquer d'abord la partie 7 que je trouve très éloignées, la partie 6 aussi, mais la partie 5 est le sujet délicat, il s'agit de la langue de travail. Ma question en terminant, je comprends que c'est un long préambule, pourquoi être plus exigeant pour les AAL qui sont des entités sans but lucratif, dont les officiers sont des représentants des chambres de commerce, des municipalités? Je termine en disant ceci: Pourquoi être plus exigeant pour les AAL qu'on ne l'a été pour les corporations qui se sont portées acquéreurs des biens dont je vous ai donné la nomenclature tantôt?

M. Goldbloom: Monsieur le président, les principaux aéroports du Canada sont des endroits d'accueil pour les gens qui visitent notre pays. Ce sont des endroits où les Canadiens

[Traduction]

nesses we have heard have told us there are perhaps another six or seven or more. All that taken together, I repeat, forms multiple local entities located in all corners of the country requiring various languages of services.

Consequently, before asking my question, I would like to remind Dr. Goldbloom and all those here present that, when the government privatized or sold certain Crown assets, the purchasers of those assets were never required to comply with Parts V, VI and VII, which I would like to come back to. For example, without going on at too great length, there was the transfer of Canadian National's hotels; there was Eldorado; there was Nordion; there was Petro-Canada, to name only a few. All these corporations are subject, were subjected to the same parts which Bill C-15 is designed to require the LAAs to comply with, Parts IV, VIII, IX and X. None of these associations or corporations was subjected to the three other parts.

Si I have a few comments to make. Part VII obliges the LAAs to promote French, which I respect and which I adore of course, and English, which I respect and which I adore. I respectfully submit, however, that the LAAs are private corporations which should not be obliged to have to promote English or French. The same remark applies to Part VI, providing for the equitable participation of English- and French-speaking Canadians. Dr. Goldbloom, the only problem, in my view, is the question of Part V concerning language of work. Language of work, which, in the four bills we have before us, could, as things stand now, apply only to Montreal.

A moment ago, we heard from Mr. Auger, who explained how they proceed regarding language of work in Montreal. He told us that memos were in English for Anglophones and in French for Francophones.

My question is as follows: if we take into consideration all the legislation that has previously been passed, and which did not—with the exception of Air Canada, and I told you why—require the purchasers of Crown assets to comply with Parts V, VI and VII of the *Official Languages Act*, I wonder whether it is a good idea to insist that local airport authorities be required to comply, first, with Part VII, which I find a bit much, and Part VI, but also Part V, which is a delicate subject, concerning language of work. My question, in closing—and I understand that this is a long preamble—is why be more demanding of LAAs, which are non-profit organizations, and whose officers are representatives of chambers of commerce and municipalities? I would conclude by saying this: why be more demanding of the LAAs than we have been with the corporations I mentioned a moment ago that have purchased Crown assets?

Mr. Goldbloom: Mr. Chairman, the major airports in Canada are places where we receive people who visit our country. They are places that Canadians pass through when travel-

[Text]

passent afin de voyager à l'intérieur ou à l'extérieur du pays. Il y a une considération d'abord symbolique à cet égard. C'est une vision du Canada qui est véhiculée.

Ce qui me préoccupe, ce sont deux choses. Le Commissaire aux langues officielles est chargé de défendre une loi. Il me paraît difficile de dire: La loi est là mais des parties sont importantes et d'autres ne le sont pas. Il me semble difficile de prendre la position que des parties doivent s'appliquer dans le contexte public mais que le secteur privé est tellement différent que nous n'avons pas à nous occuper de la façon avec laquelle nous maintenons nos relations linguistiques au sein du pays.

C'est une considération hypothétique peut-être, mais je n'aimerais pas que des gens qui travaillent actuellement dans les aéroports soient obligés ou soient privés de conditions linguistiques de travail dont ils jouissent en ce moment.

Si la loi fédérale ne s'applique pas et si passant au secteur privé des aéroports tombent sous la juridiction de lois provinciales et que nous assistions à une situation où, par exemple, une personne d'expression anglaise aurait de la difficulté à travailler convenablement dans un aéroport montréalais, ce serait une situation regrettable. Je n'aimerais pas vous suggérer mais c'est le Parlement qui décidera, je ne peux que recommander.

Je n'aimerais pas vous suggérer d'amender les protections qui ont été jugées nécessaires par les législateurs à l'époque où la loi a été adoptée et ensuite modifiée.

Le sénateur Grimard: Je vous remercie, monsieur Goldbloom.

Le sénateur Corbin: Je souhaite également la bienvenue et j'adresse mes meilleures salutations au docteur Goldbloom. Nous avons commencé, il y a plusieurs années dans le domaine de l'environnement à Stockholm. On vous revoie maintenant aux langues officielles.

Monsieur le Président, le docteur Goldbloom a parlé d'assurances qu'il a reçut des représentants du ministère de la Justice et du ministère des Transports sur le sens précis et les conséquences pratiques du paragraphe 4 (2). Son but... "est de préciser que l'administration aéroportuaire sera responsable du respect des obligations linguistiques des concessionnaires, lesquelles seront circonscrites dans le futur règlement, conformément au paragraphe 23 (2) de la *Loi sur les langues officielles*."

Est-ce que déjà vous connaissez la portée de ce futur règlement? En connaissez-vous la rédaction en termes précis? Si c'est le cas, est-ce qu'il vous satisfait?

Monsieur Goldbloom: Non, monsieur le Président, je n'ai pas été saisi du texte définitif des règlements. J'ai pu prendre connaissance d'un avant-projet. J'ai écrit au Président du Conseil du trésor pour exprimer un certain nombre de suggestions qui j'espère seront retenues dans la rédaction définitive.

Le sénateur Corbin: Je continue en citant le reste de ce paragraphe: "Ainsi, le ministère des Transports sera déchargé des responsabilités qu'il exerce actuellement à l'égard des concessionnaires dans les cas où il y aura cession."

Mais alors, qui sera responsable si ce n'est plus le ministère? Quelle autorité, quelle surveillance se fera à l'égard de la responsabilité des concessionnaires? Est-ce que ce sera ultime-

[Traduction]

ling within and outside the country. There is, first of all, a symbolic consideration in this respect. There is an image of Canada that is projected.

Two things concern me. The Commissioner of Official Languages is responsible for defending an Act. I find it hard to say that the Act is there, but certain parts are important and others are not. I find it hard to take the position that certain parts must apply in the public sector, but that the private sector is so different that we need not be concerned with the way we maintain our linguistic relations within the country.

This is perhaps a hypothetical consideration, but I would not like to see people who now work in airports to find themselves obliged, to find themselves deprived of the linguistic working conditions which they currently enjoy.

If the federal Act does not apply and, if in being transferred to the private sector, airports fall under provincial legislation and we witness a situation in which, for example, an Anglophone has difficulty working properly in a Montreal airport, that would be an unfortunate situation. I would not like to suggest to you—but it is Parliament that will decide; I can only recommend—

I would not like to suggest that you amend the protection which Parliament deemed necessary at the time when the Act was passed and then amended.

Senator Grimard: Thank you, Mr. Goldbloom.

Senator Corbin: I would also like to welcome Dr. Goldbloom and offer him my warmest greetings. We began together with the environment in Stockholm a few years ago and now we see you here on official languages.

Mr. Chairman, Dr. Goldbloom spoke of the assurances he had received from representatives of the Department of Justice and the Department of Transport as to the exact meaning and practical consequences of clause 4(2). Its purpose "is to state specifically that the airport authority will be responsible for enforcing the linguistic obligations of third parties providing services under contract, which obligations will be defined in future regulations in accordance with subsection 23(2) of the *Official Languages Act*".

Do you already know the scope of these future regulations? Are you familiar with their specific wording? If so, are you satisfied with them?

Mr. Goldbloom: No, Mr. Chairman, I have not seen the final text of the regulations. I was able to examine a draft version. I wrote to the President of the Treasury Board to offer a certain number of suggestions, which I hope will be incorporated in the final version.

Senator Corbin: I will continue quoting the rest of this paragraph: "Thus the Department of Transport will be released from its current responsibilities with regard to third parties under contract should there be transfer."

But who then will be responsible if not the Department? What authority? What supervision will there be with regard to

[Text]

ment vous-même en tant que gardien de la *Loi sur les langues officielles*?

Monsieur Goldbloom: Non, monsieur le Président, parce que le commissaire n'a pas de juridiction dans le secteur privé, donc, ce ne serait pas le commissaire et son équipe qui aurait la responsabilité de cette surveillance. Elle incomberait aux autorités qui remplaceraient les autorités actuelles.

Le sénateur Corbin: Qui sont ces personnages mystérieux?

Monsieur Goldbloom: Les administrations aéroportuaires éventuelles, si je comprends bien.

Le sénateur Corbin: Vous n'aurez aucune recommandation ou suggestion ou reproche à leur faire parce qu'ils seront du secteur privé?

Monsieur Goldbloom: On peut certainement exprimer un avis. Nous sommes à l'étape où le législateur est appelé à décider. J'ai formulé des recommandations qui devraient, si le législateur les retient, assurer une meilleure protection des droits acquis.

Nous avons une longue tradition, dans ce pays, du respect des droits acquis.

Le sénateur Corbin: C'est à supposer que vos recommandations soient acceptées par ce comité. Si elles ne sont pas acceptées, à ce moment-là, c'est carte blanche pour les nouveaux titulaires des concessions. Ils pourront faire absolument ce qu'ils veulent.

Monsieur Goldbloom: Je ne voudrais pas faire cette interprétation, monsieur le président. C'est une interprétation offerte par le sénateur Corbin.

Je dois dire tout simplement que tout ce que le commissaire serait en mesure de faire, serait de s'exprimer en tant que citoyen, en tant que citoyen particulièrement intéressé avec un rôle reconnu mais quand même le commissaire n'aurait pas, dans ce contexte, la responsabilité d'évaluer la performance comme il le fait avec les ministères et les organismes fédéraux et de formuler des recommandations là-dessus.

Le sénateur Corbin: Vous avez invoqué, d'une certaine façon, en d'autres mots, l'unité nationale et ce que représente l'expérience Canadienne. Pourriez-vous me dire quelle serait la rédaction d'un Québécois, vous connaissez fort bien le milieu québécois contemporain, advenant la mise en place de ce projet de loi tel qu'il nous est rédigé et qui ne contiendrait pas les amendements qui sont basés sur vos recommandations et qui arriverait dans un de ces aéroports et qu'il ne puisse se faire servir en français? Pourriez-vous nous donner un tableau succinct de ce que pourrait être la réaction de ce Québécois dans ce Canada?

Monsieur Goldbloom: Ce serait la même réaction d'une personne d'expression anglaise qui ne pourrait pas se faire servir en anglais. C'est contraire à la nature même du Canada que de telles situations se présentent.

Nous sommes devant un projet de privatisation. Nous serions obligés d'espérer d'abord qu'il y ait continuité. En ce moment, il y a des exigences et...

Le sénateur Corbin: ... il y a des acquis.

[Traduction]

the responsibilities of third parties under contract? Will it ultimately be you as the guardian of the *Official Languages Act*?

Mr. Goldbloom: No, Mr. Chairman, because the Commissioner has no jurisdiction in the private sector. It would therefore not be the Commissioner or his team that would have responsibility for such supervision. It would be up to the authorities that would replace the present authorities.

Senator Corbin: Who are these mysterious persons?

Mr. Goldbloom: The airport authorities, if I understand correctly.

Senator Corbin: You will have no recommendation or suggestion or criticism to make because they will be from the private sector?

Mr. Goldbloom: One can certainly express an opinion. We are at the stage where Parliament is bound to decide. I have offered recommendations which, if incorporated by Parliament, should provide greater protection for vested rights.

We in this country have a long tradition of respect for acquired rights.

Senator Corbin: That presupposes that your recommendations are accepted by this committee. If they are not, the new concession holders will have carte blanche. They will be able to do absolutely whatever they want.

Mr. Goldbloom: I would not want to interpret it that way, Mr. Chairman. That is an interpretation offered by Senator Corbin.

I should simply say that all the Commissioner would be in a position to do would be to express his views as a citizen, as a particularly interested citizen with a recognized role, but the Commissioner would nevertheless not have responsibility in the circumstances for evaluating performance as he does with regard to federal departments and agencies and for formulating recommendations in that respect.

Senator Corbin: You mentioned in a certain way, though in other terms, national unity and what the Canadian experience represents. Could you tell me what the reaction of a Quebecker would be, you who are very familiar with contemporary Quebec, if this bill were passed as it now stands, without amendments based on your recommendations. What would be the reaction of a Quebecker who would arrive in one of these airports and was unable to find service in French? Could you give me a brief idea what that Quebecker's reaction would be in this Canada?

Mr. Goldbloom: It would be the same as the reaction of an Anglophone who is unable to obtain service in English. But it is contrary to the very nature of Canada that such situations should arise.

We are faced with a privatization bill. We could only hope, first, that there would be continuity. At the moment, there are requirements and...

Senator Corbin: ... there are established standards.

[Text]

Monsieur Goldbloom: Oui, sénateur Corbin. Deuxièmement, les entreprises voient leur intérêt commercial dans le bon service au public dans les deux langues. Le public voyageur est un public qui se plaint beaucoup. C'est un volume important des plaintes reçues et traitées par le Commissaire aux langues officielles.

Le sénateur Corbin: Je vous remercie, monsieur le Président.

The Chairman: We have to get out of this room by 12:15. The Chair found itself in a little bit of difficulty a short time ago because some of the information required dealt with the matter that the government does not need this bill in order to devolve airports, and I was wondering whether the questions were appropriate. However, there is no reason why that information cannot be supplied, because it was requested by honourable senators. Now the discussion has taken on somewhat of a more significant nature, so we have no alternative but to convene this committee again as soon as possible. I have instructed the clerk to get the unrevised transcripts of today's proceedings in the hands of senators within a matter of days, certainly by Monday. I will consult with Dr. Goldbloom and the other officials to see when they are available next week, and then we will resume the hearings.

Thank you, Dr. Goldbloom.

The committee adjourned.

[Traduction]

Mr. Goldbloom: Yes, Senator Corbin, Second, businesses see a commercial interest in good service to the public in both languages. The travelling public is a public that complains a great deal. It represents a large volume of the complaints received and handled by the Commissioner of Official Languages.

Senator Corbin: Thank you, Mr. Chairman

Le président: Il faut quitter la salle à 12 h 15. La présidence s'est retrouvée un peu en difficulté il y a quelque temps parce que certains des renseignements requis portaient sur le fait que le gouvernement n'a pas besoin de ce projet de loi pour céder des aéroports. Je me demandais si les questions étaient appropriées. Rien n'empêche toutefois de fournir ces renseignements parce que des sénateurs les ont demandés. Maintenant que la discussion a pris de l'ampleur, nous n'avons pas le choix: il faut convoquer une autre réunion le plus tôt possible. J'ai demandé au greffier de communiquer aux sénateurs dans quelques jours, certainement lundi au plus tard, le compte rendu non révisé des délibérations d'aujourd'hui. Je consulterai le Dr Goldbloom et les autres fonctionnaires pour déterminer quand ils seront disponibles la semaine prochaine, et nous reprendrons alors les audiences.

Je vous remercie, docteur Goldbloom.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
Ottawa, Canada K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :
Groupe Communication Canada — Édition
Ottawa, Canada K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From Transport Canada:

Mr. M. E. Farquhar, Deputy Executive Director, Airport Transfer Task Force;
Mr. Yvon Soucy, Senior Policy Advisor, Airport Transfer Task Force.

From Aéroports de Montréal:

Mr. Jacques Auger, President and Chief Executive Officer, Aéroports de Montréal.

From the Office of the Commissioner of Official Languages:

Dr. Victor C. Goldbloom, Commissioner of Official Languages;
Mr. Marc Thérien, Director General, Policy Division;

Mr. Jean-Claude Nadon, Director General, Complaints and Audits Division;

Mr. Richard Tardif, Legal Advisor, Complaints and Audits Division.

De Transports Canada:

M. M. E. Farquhar, directeur exécutif adjoint, Groupe de travail sur la cession des aéroports;
M. Yvon Soucy, conseiller principal, politique, Groupe de travail sur la cession des aéroports.

De Aéroports de Montréal:

M. Jacques Auger, président et chef de la direction, Aéroports de Montréal.

Du Commissariat aux langues officielles:

M. Victor C. Goldbloom, commissaire aux langues officielles;
M. Marc Thérien, directeur général, Direction des politiques;
M. Jean-Claude Nadon, directeur général, Direction des plaintes et vérifications;
M. Richard Tardif, conseiller juridique, Direction des plaintes et vérifications.



Third Session
Thirty-fourth Parliament, 1991

SENATE OF CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

Transport and Communications

Chairman:
The Honourable FINLAY MACDONALD

Wednesday, November 27, 1991

Issue No. 4

Second and Complete Proceedings on:

Bill C-15, An Act to provide for
certain matters respecting official
languages, employees' pensions and labour
relations in connection with
the transfer of certain airports

FOURTH REPORT OF THE COMMITTEE
(Report on Bill C-15)

APPEARING:

The Honourable Shirley Martin,
Minister of State (Transport)

WITNESSES:

(See back cover)

Troisième session de la
trente-quatrième législature, 1991

SÉNAT DU CANADA

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

Transports et des Communications

Président:
L'honorable FINLAY MACDONALD

Le mercredi 27 novembre 1991

Fascicule n° 4

Deuxième et seul fascicule concernant:

Projet de loi C-15, Loi réglant certaines
questions soulevées par les cessions
d'aéroports en matière de langues officielles,
de régimes de pensions ou retraite et
de relations du travail

QUATRIÈME RAPPORT DU COMITÉ
(Rapport sur le projet de loi C-15)

COMPARAÎT:

L'honorable Shirley Martin
Ministre d'État (Transports)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Finlay MacDonald, *Chairman*

The Honourable Senators:

Adams	*Frith (or Molgat)
Atkins	Graham
Berntson	Grimard
Bonnell	MacDonald (<i>Halifax</i>)
Buchanan	*Murray (or Lynch-Staunton)
Corbin	Ross
Forrestall	Thériault

**Ex Officio Members*

(Quorum 4)

Changes in Membership of the Committee:

Pursuant to Rule 86(4), membership of the Committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator DeWare substituted for that of the Honourable Senator Spivak and the name of the Honourable Senator Meighen substituted for that of the Honourable Senator Cogger and the Name of the Honourable Senator Ross substituted for that of the Honourable Senator DeWare and the name of the Honourable Senator Barootes substituted for that of the Honourable Senator Meighen and the name of the Honourable Senator Berntson substituted for that of the Honourable Senator Barootes (November 27, 1991).

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable Finlay MacDonald

Les honorables sénateurs:

Adams	*Frith (ou Molgat)
Atkins	Graham
Berntson	Grimard
Bonnell	MacDonald (<i>Halifax</i>)
Buchanan	*Murray (ou Lynch-Staunton)
Corbin	Ross
Forrestall	Thériault

**Membres d'office*

(Quorum 4)

Modifications de la composition du comité:

Conformément à l'article 86(4) du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit:

Le nom de l'honorable sénateur DeWare est substitué à celui de l'honorable sénateur Spivak et le nom de l'honorable sénateur Meighen est substitué à celui de l'honorable sénateur Cogger et le nom de l'honorable Ross est substitué à celui de l'honorable sénateur DeWare et le nom de l'honorable Barootes substitué à celui de l'honorable sénateur Meighen et le nom de l'honorable Berntson est substitué à celui de l'honorable sénateur Barootes (le 27 novembre 1991).

ORDER OF REFERENCE

Extract from the *Minutes of the Proceedings of the Senate*, Wednesday, September 18, 1991:

“Resuming the debate on the motion of the Honourable Senator Grimard, seconded by the Honourable Senator Lavoie-Roux, for the second reading on the Bill C-15, An Act to provide for certain matters respecting official languages, employees’ pensions and labour relations in connection with the transfer of certain airports.

After debate,

The question being put on the motion, it was adopted on division.

The Bill was read the second time, on division.

The Honourable Senator Grimard moved, seconded by the Honourable Senator Lavoie-Roux, that the Bill be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

The question being put on the motion, it was adopted.”

ORDRE DE RENVOI

Extrait des *Procès-verbaux du Sénat* du mercredi 18 septembre 1991:

«Reprise du débat sur la motion de l’honorable sénateur Grimard, appuyée par l’honorable sénateur Lavoie-Roux, tendant à la deuxième lecture du Projet de loi C-15, Loi réglant certaines questions soulevées par les cessions d’aéroports en matière de langues officielles, de régimes de pension ou retraite et de relations du travail.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée, à la majorité.

Le projet de loi est lu la deuxième fois, à la majorité.

L’honorable sénateur Grimard propose, appuyé par l’honorable sénateur Lavoie-Roux, que le projet de loi soit déféré au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

Le greffier du Sénat

Gordon L. Barnhart

Clerk of the Senate

MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, NOVEMBER 27, 1991
(6)

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, with leave of the Senate, met this day in room 257 East Block, at 4:10 p.m., the Chairman, Senator MacDonald, presiding.

Members of the Committee present: The Honourable Senators Adams, Atkins, Berntson, Bonnell, Buchanan, Corbin, Forrestall, Graham, Grimard, MacDonald, Molgat and Ross (12).

Other Senators present: The Honourable Senators Barootes, Davey, Meighen, Spivak and Stollery (5).

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament, Mr. John Christopher and Mrs. Monique Hébert.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Appearing: The Honourable Shirley Martin, Minister of State (Transport).

Witnesses:

From Transport Canada:

Mr. M. E. Farquhar, Deputy Executive Director, Airport Transfer Task Force;

Mr. Yvon Soucy, Special Policy Advisor, Airport Transfer Task Force.

From the Office of the Commissioner of Official Languages:

Dr. Victor C. Goldbloom, Commissioner of Official Languages;

Mr. Marc Thérien, Director General, Policy Division;

Mr. Jean-Claude Nadon, Director General, Complaints and Audits Division.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Wednesday, September 18, 1991, the Committee continued its examination of Bill C-15, *An Act to provide for certain matters respecting official languages, employees' pensions and labour relations in connection with the transfer of certain airports*.

The Honourable Shirley Martin made an opening statement and with the assistance of Messrs. Farquhar and Soucy answered questions.

At 5:15 p.m., Dr. Victor C. Goldbloom answered questions.

At 5:50 p.m., Mr. Farquhar answered questions.

The Committee considered Bill C-15.

It was agreed,—That the title and clause 1, the short title, stand postponed.

It was agreed,—That clause 2 carry.

It was agreed,—That clause 3 carry.

The Honourable Senator Molgat moved,—That clause 4 be deleted and replaced by the following:

PROCÈS-VERBAL

LE MERCREDI 27 NOVEMBRE 1991
(6)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, avec permission du Sénat, se réunit aujourd'hui dans la salle 257 de l'édifice de l'Est à 16 h 10 sous la présidence du sénateur MacDonald (président).

Membres du Comité présents: Les honorables sénateurs Adams, Atkins, Berntson, Bonnell, Buchanan, Corbin, Forrestall, Graham, Grimard, MacDonald, Molgat et Ross (12).

Autres sénateurs présents: Les honorables sénateurs Barootes, Davey, Meighen, Spivak et Stollery (5).

Présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement, M. John Christopher et M^{me} Monique Hébert.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Comparût: L'honorable Shirley Martin, Ministre d'État (Transports).

Témoins:

De Transports Canada:

M. M. E. Farquhar, directeur exécutif adjoint, Groupe de travail sur la cession des aéroports;

M. Yvon Soucy, conseiller principal, politique, Groupe de travail sur la cession des aéroports.

Du Commissariat aux langues officielles:

M. Victor C. Goldbloom, commissaire aux langues officielles;

M. Marc Thérien, directeur général, Direction des politiques;

M. Jean-Claude Nadon, directeur général, Direction des plaintes et vérifications.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 18 septembre 1991, le Comité poursuit son étude du projet de loi C-15, *Loi réglant certaines questions soulevées par les cessions d'aéroports en matière de langues officielles, de régimes de pension ou retraite et de relations du travail*.

L'honorable Shirley Martin fait une déclaration d'ouverture et avec l'aide MM. Farquhar et Soucy répond aux questions.

À 17 h 15, M. Victor C. Goldbloom répond aux questions.

À 17 h 50, M. Farquhar répond aux questions.

Le Comité étudie le projet de loi C-15.

Il est convenu,—Que l'étude du titre et l'article 1, titre abrégé, soient différée.

Il est convenu,—Que l'article 2 soit adopté.

Il est convenu,—Que l'article 3 soit adopté.

L'honorable sénateur Molgat propose,—Que l'article 4 soit supprimé et remplacé par ce qui suit:

4. Where the Minister has sold, leased or otherwise transferred an airport to a designated airport authority, on and after the transfer date the Official Languages Act applies to the airport authority, with such modifications as the circumstances require, to the authority in relation to the airport as if

(a) the authority were a federal institution; and

(b) the airport were an office or facility of that institution, other than its head or central office.

The question being put on the Motion, the Committee divided and the names being called they were taken down as follows: Yeas: The Honourable Senators Adams, Bonnell, Corbin Graham and Molgat (5). Nays: The Honourable Senators Atkins, Bernston, Buchanan, Forrestall, Grimard, MacDonald and Ross (7). Therefore the Motion was resolved in the negative.

It was agreed, on division,—That clause 4 carry.

It was agreed,—That clause 5 carry.

It was agreed,—That clause 6 carry.

It was agreed,—That clause 7 carry.

It was agreed,—That clause 1, the short title, carry.

It was agreed,—That the title carry.

It was agreed, on division,—That the Chairman report the bill to the Senate without amendment.

At 6:10 p.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

4. Dans le cas où le ministre a vendu, loué ou autrement transféré un aéroport à une autorité aéroportuaire, le jour même et après la date de transfert la Loi sur les langues officielles s'applique à l'autorité aéroportuaire avec les modifications que les circonstances nécessitent, à l'autorité en rapport avec l'aéroport comme si

a) l'autorité était une institution fédérale; et

b) l'aéroport était un bureau ou une installation de cette institution, autre que son siège social ou bureau central.

La question, mise aux voix, le vote par appel nominal donne les résultats suivants: Pour: Les honorables sénateurs Adams, Bonnell, Corbin, Graham et Molgat (5). Contre: Les honorables sénateurs Atkins, Bernston, Buchanan, Forrestall, Grimard, MacDonald et Ross (7). La motion est donc rejetée.

Il est convenu, sur division,—Que l'article 4 soit adopté.

Il est convenu,—Que l'article 5 soit adopté.

Il est convenu,—Que l'article 6 soit adopté.

Il est convenu,—Que l'article 7 soit adopté.

Il est convenu,—Que l'article 1, titre abrégé, soit adopté.

Il est convenu,—Que le titre soit adopté.

Il est convenu, sur division,—Que le président fasse rapport du projet de loi au Sénat sans modification.

À 18 h 10, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

Le greffier adjoint du Comité

Denis Robert

Acting Clerk of the Committee

REPORT OF THE COMMITTEE

Thursday, November 28, 1991

The Standing Committee on Transport and Communications has the honour to present its

FOURTH REPORT

Your Committee, to which was referred the Bill C-15, An Act to provide for certain matters respecting official languages, employees' pensions and labour relations in connection with the transfer of certain airports, has in obedience to its Order of Reference of Wednesday, September 18, 1991, examined the said Bill and now reports the same without amendment.

Respectfully submitted,

Le président

Finlay MacDonald

Chairman

RAPPORT DU COMITÉ

Le jeudi 28 novembre 1991

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

QUATRIÈME RAPPORT

Votre Comité, auquel a été déféré le Projet de loi C-15, Loi réglant certaines questions soulevées par les cessions d'aéroports en matière de langues officielles, de régimes de pension ou retraite et de relations du travail, a, conformément à son ordre de renvoi du mercredi 18 septembre 1991, étudié ledit projet de loi et en fait maintenant rapport sans amendement.

Respectueusement soumis,

EVIDENCE

Ottawa, Wednesday, November 27, 1991

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-15, to provide for certain matters respecting official languages, employees' pensions and labour relations in connection with the transfer of certain airports, met this day at 4:00 p.m. to give consideration to the bill.

Senator Finlay MacDonald (Chairman) in the Chair.

The Chairman: Honourable senators, I bring the meeting to order. I am delighted to welcome the minister here this afternoon. As we remember from the last meeting, we were to get answers to certain questions that were raised and also some information, which will be made available. At 5 o'clock we will have Dr. Goldbloom with us. Mrs. Martin is accompanied by senior officials of her department, Mr. Farquhar and Mr. Soucy.

Minister, you may proceed any way you see fit.

Hon. Shirley Martin, Minister of State (Transport): I wish to make an opening statement, if I may. It is nice to be back with the Standing Senate Committee on Transport and Communications. It has been a long time. The last time I was here was when we were bringing forth the Canadian Safety Board bill. It is good to come back again.

I would like to thank you, Mr. Chairman and honourable members, for this opportunity to come before you and address some of your concerns about the bill before you. I will not pretend that it was planned this way, but it may well prove beneficial that I have been asked to speak to the bill after you have had some opportunity to explore it rather than merely giving you an introduction and leaving the officials to carry on, although I will be calling upon them for assistance to some of your questions. This way, I hope that I can build upon the testimony you have already heard and deal with any further questions you may have now that you have had an opportunity to go through the small avalanche of paper that I understand you have received.

This bill does not seek approval for the airport transfers themselves, but was designed to ensure that the employees of airports, which the government devolves, are given every consideration above and beyond that protection already provided under federal law.

The supplementary principles, which have been provided to you, set out the parameters for these transfers and also state what will not be devolved; that is, the safety of the travelling public. The Minister of Transport will retain full responsibility for air navigation and security facilities and services.

As I mentioned, Bill C-15 deals with employee concerns; that is, the employees at Transport Canada airports being devolved will be the beneficiaries of this bill, not the govern-

TÉMOIGNAGES

Ottawa, le 27 novembre 1991

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des Transports et des Communications, à qui a été déposé le projet de loi C-15, Loi réglant certaines questions soulevées par les cessions d'aéroports en matière de langues officielles, de régimes de pension ou de retraite et de relations du travail, se réunit aujourd'hui à 16 h pour étudier le projet de loi.

Le sénateur Finlay MacDonald (président) occupe le fauteuil.

Le président: À l'ordre, honorables sénateurs. Je suis heureux d'accueillir la ministre cet après-midi. À la dernière réunion, on nous avait promis des réponses à certaines questions, ainsi que des renseignements, qui vous seront communiqués. À 17 h, nous accueillerons le Dr Goldbloom. Mme Martin est accompagnée de hauts fonctionnaires de son ministère, MM. Farquhar et Soucy.

Madame, vous avez la parole.

L'honorable Shirley Martin, ministre d'État (Transports): Avec votre permission, j'aurais une déclaration d'ouverture. Je suis heureuse de comparaître de nouveau devant le Comité sénatorial permanent des transports et des communications. La dernière fois que j'ai comparu, il y a longtemps, c'est lorsque nous avons présenté le projet de loi sur le Bureau canadien de la sécurité aérienne. Je suis heureuse de me présenter de nouveau devant vous.

Permettez-moi d'abord de vous remercier, monsieur le président, et vous aussi, honorables membres du Sénat, de me donner la possibilité de comparaître devant vous et, je l'espère, de répondre à quelques-unes de vos questions sur le projet de loi à l'étude. Je n'irai pas jusqu'à prétendre qu'on avait prévu de procéder ainsi, mais il sera peut-être avantageux que l'on m'ait demandé de vous parler de ce projet de loi après que vous ayez déjà eu l'occasion de l'examiner, au lieu de simplement vous le présenter et de laisser ensuite les fonctionnaires prendre le relais, même si je leur demanderai de m'aider à répondre à certaines de vos questions. J'espère ainsi pouvoir ajouter aux témoignages que vous avez déjà entendus et répondre à toute autre question que vous pourriez avoir, maintenant que vous avez pu examiner tous ces documents que vous avez reçus.

Ce projet de loi ne vise pas à obtenir l'approbation des cessions d'aéroports mêmes, mais il a été conçu pour que les employés des aéroports cédés par le gouvernement reçoivent toute l'attention possible, conformément à ce que la loi fédérale leur accorde et même au-delà.

Les principes supplémentaires, que l'on vous a fournis, établissent les lignes directrices de ces cessions et définissent aussi ce que nous ne céderons pas, soit la sécurité du public voyageur. Le ministre des Transports conservera sa pleine et entière responsabilité en ce qui a trait aux installations et aux services de navigation aérienne et de sécurité.

Comme je l'ai dit, le projet de loi C-15 porte sur les préoccupations des employés. Ce sont les employés des aéroports de Transports Canada, qui seront touchés par les cessions, qui

[Text]

ment, not the local airport authority — the employees. This bill will provide for the continuity of pension benefits for Transport Canada airport site employees. It will ensure the continuation of existing collective agreements to their expiry or until they are replaced. It specifically provides that local airport authority employees will come under the Canada Labour Code so that the Canada Labour Relations Board will have all the powers necessary to deal with any labour relation issues. As you are fully aware, it ensures that the service to the public provisions of the Official Languages Act will apply, thereby ensuring that the Commissioner of Official Languages will have full power to deal with complaints about service to the public by either local airport authority employees or the concessionaires. Without this bill, the airports could indeed be devolved without those provisions.

We believe that such provisions are both correct and appropriate. In following the discussions that have occurred before this committee, I wish to add a few words as to the "why" of airport devolution.

You have heard it said that this move will put local community interests first, and I think I detected a certain cynicism about that. I would like to address that, if I may.

Right now, public servants are entrusted with a large and often conflicting task. They want the airport or, more probably, several airports in their regions to do well. That means having the best fit of service to the public that is possible. However, they cannot go out and advertise their airport as the best in the land; after all, what about the people who care for the airport in the next city, the next region, the next province? So they work continually to have the best possible mix for every airport.

Enter private people like Mr. Auger from Montreal, with whom you are all acquainted. He and his colleagues will be out promoting their airport, and all its opportunities, for the betterment of the entire region.

Airports generate a lot of business, not just on the site but at all levels throughout the communities. Regional goals, as represented by such economic development groups as chambers of commerce, will be brought directly to the decision makers. There will not be private or corporate gain for these new authorities. The profits or the surpluses go back into their airports.

There are enough checks and balances built into the agreement that have taken so long to develop to ensure that these authorities will be financially viable. Yet there will still be funds coming back to the government, at basically the same level as exists today. That will ensure that the government is not just "giving away" the most profitable airports, leaving the taxpayer to fund the rest.

[Traduction]

bénéficieront de ce projet de loi, et non le gouvernement, ni les administrations aéroportuaires locales. Ce sont les employés. Ce projet de loi garantit aux employés des aéroports de Transports Canada le maintien de leurs prestations de retraite et des conventions collectives existantes, jusqu'à leur expiration ou à leur renouvellement. Il prévoit que les employés des administrations aéroportuaires locales seront régis par le Code canadien du travail. Ainsi, le Conseil canadien des relations du travail aura tous les pouvoirs nécessaires pour traiter de toute question de relation de travail. Comme vous le savez déjà, ce projet de loi garantit aussi le maintien des dispositions de la Loi sur les langues officielles qui ont trait au service au public. Le commissaire aux langues officielles pourra notamment traiter des plaintes relatives au service assuré au public par des employés ou des concessionnaires des administrations aéroportuaires locales. Sans ce projet de loi, les aéroports auraient pu, en effet, être cédés sans de telles dispositions.

Nous croyons que ces dispositions sont à la fois acceptables et appropriées. À la suite des discussions qui ont déjà été tenues devant ce comité, je voudrais ajouter ici quelques mots sur le «pourquoi» des cessions d'aéroports.

Vous avez entendu dire que cette démarche accorderait la priorité aux intérêts locaux et je pense avoir perçu un certain cynisme à cet égard. Je voudrais essayer de répondre à ces affirmations, si vous me le permettez.

À l'heure actuelle, les fonctionnaires font face à une tâche considérable et souvent contradictoire. Ils veulent que leur aéroport ou ceux de leur région, prospèrent, c'est-à-dire qu'ils offrent les meilleurs services possibles au public. Mais ces employés ne peuvent pas prêcher et annoncer que leur aéroport est le meilleur au monde. Après tout, ils doivent tenir compte des personnes qui, dans une autre ville, une autre région ou une autre province, se préoccupent aussi de leur aéroport. Aussi cherchent-ils constamment à contenter tous et chacun dans chaque aéroport. Les choses changent toutefois lorsque le secteur privé entre en scène.

Prenons par exemple le cas de M. Auger, de Montréal, que vous avez déjà rencontré. Ses collègues et lui s'affairent à promouvoir leur aéroport et tous ses avantages pour le mieux-être de leur région.

Les aéroports sont source d'affaires, non seulement sur place, mais à tous les niveaux et partout dans la collectivité. Les objectifs régionaux, représentés entre autres par des organismes de développement économique comme les chambres de commerce, pourront ainsi être portés directement à la connaissance des décideurs. Pour ces nouvelles administrations, il n'y aura pas de profit individuel ou corporatif. Les profits seront réinvestis dans les aéroports.

On retrouve assez de points de contrôle et de points d'équilibre dans ces ententes, qui ont pris tant de temps à être mises au point, pour s'assurer de la viabilité financière de ces administrations locales. Il y aura cependant des fonds qui reviendront au gouvernement, sensiblement au même niveau qu'aujourd'hui. Cela garantira que le gouvernement ne fait pas que simplement «céder» les aéroports les plus rentables pour laisser aux contribuables le soin de renflouer les autres.

[Text]

The primary reason for our policy is to cut out several layers of government intervention from the business of running the ground side of an airport. This is the purpose of business, and we want to be sure that the region served by an airport is indeed served under the direction of people who are dedicated to their communities. I think you have seen the lists of people who are on the four present local airport authorities. I am glad it was requested, because it shows the kind of people who have been chosen, not by us but by their communities: Educators, ranchers, farmers, and business people from such diverse backgrounds as banking, the textile and hotel industries, yes, even consultants, as well as labour, in the case of Mr. Bill Stephenson of Edmonton, and the District Labour Council. These people will bring a wealth of experience and local know-how, as well as national and even international know-how, to their airports.

All of this being said, nonetheless, I have to return to the bill before you for your consideration. This bill is not about the airport devolution process, but it is before you to provide protection to the dedicated and talented employees at what are now federal government airports, and, of course, to enshrine those portions of the Official Languages Act dealing with service to the public.

I know that you have already been grappling with questions of those provisions of the Official Languages Act which have not been included in Bill C-15. Those provisions were not included in this legislation for primarily one reason: that we recognize we are creating an essentially private enterprise, and, with all due consideration, that means they must be competing within the business world. We want them to do well, better than well. We want them to excel; yet, we also want to be sure that the travelling public is protected, and that is why those portions of the Official Languages Act have been included.

In short, this bill deals with three important issues: the protection of the employees' pension benefits and collective agreements, the continued provision of service to the public under the Official Languages Act, and a solid basis for labour relations under the Canada Labour Code and the Canada Labour Relations Board.

I have spoken longer than I had originally intended, or than perhaps you wished, but you did give me the opportunity, and I am afraid I have taken advantage of it. I am glad to be here, and I hope that with the help of my very able officials, Mr. Farquhar and Mr. Soucy, we will be able to answer any questions you may have.

The Chairman: Are there any questions for the minister?

Senator Corbin: Madam Minister, I am amazed that you would suggest that business has priority over official languages in this country, given the contemporary circumstances and the constitutional and cultural stresses we are all experiencing at this time. I am amazed you would make such a statement at this time. I wish you would elaborate on it.

Mrs. Martin: As far my statement is concerned, all I was pointing out is that we have looked very closely at the needs of

[Traduction]

Notre politique en la matière vise avant tout à éliminer plusieurs niveaux d'interventions gouvernementales dans la gestion côté ville d'un aéroport. Voici donc ce que nous voulons faire, et nous voulons nous assurer que la région desservie par un aéroport le soit par des personnes entièrement dévouées à leur collectivité. Je pense que vous avez vu les listes de ces personnes qui siègeront aux quatre administrations aéroportuaires locales. Je suis heureuse qu'on ait réclamé ces listes, parce qu'elles révèlent le genre de personnes qui ont été choisies, non pas par nous, mais bien par leur collectivité: éducateurs, éleveurs, agriculteurs et gens d'affaires de toute venue, banquiers, tisserands, hôteliers. Il y a même des experts-conseils et des syndicalistes comme M. Bill Stephenson, d'Edmonton, et des représentants de conseils de travail de district. Toutes ces personnes sauront faire profiter leurs aéroports d'un niveau élevé d'expertise et de savoir-faire tant à l'échelle locale que nationale et même internationale.

Cela étant dit, je dois néanmoins revenir au projet de loi dont vous êtes saisis, qui ne porte pas sur le processus de cession des aéroports, mais qui vise à protéger les employés dévoués et compétents de nos aéroports fédéraux et, bien sûr, à enchâsser les parties de la Loi sur les langues officielles qui traitent du service au public.

Je sais que vous avez déjà eu à débattre de ces dispositions de la Loi sur les langues officielles qui ne se retrouvent pas dans le projet de loi C-15. Elles ne s'y trouvent pas pour la simple raison que nous avons reconnu que nous établissons essentiellement une entreprise privée qui, tout compte fait, doit soutenir la concurrence du monde des affaires. Nous voulons que ces aéroports fassent aussi bien et mieux encore. Nous voulons qu'ils excellent. Nous voulons aussi nous assurer que le public voyageur soit protégé, et c'est pourquoi les dispositions de la Loi sur les langues officielles ont été ajoutées.

En résumé, ce projet de loi traite de deux questions fondamentales: la protection des prestations de retraite des employés et de leur convention collective, et la reconduction des dispositions de la Loi sur les langues officielles en matière de service au public, sans oublier une solide base de relations de travail en vertu du Code canadien du travail et sous l'égide du Conseil canadien des relations du travail.

J'ai parlé plus longtemps que je n'en avais l'intention, ou peut-être que vous ne le vouliez, mais vous m'en avez donné l'occasion et j'en ai profité. Je suis heureuse de me retrouver parmi vous et j'espère qu'avec l'aide des fonctionnaires très compétents qui m'accompagnent, MM. Farquhar et Soucy, nous pourrions répondre à toutes vos questions.

Le président: Avez-vous des questions pour la ministre?

Le sénateur Corbin: Madame le ministre, j'ai été étonné de vous entendre dire que les affaires ont la priorité sur les langues officielles au Canada, étant donné la conjoncture actuelle et les tensions culturelles et constitutionnelles que nous connaissons tous actuellement. De tels propos en ces temps-ci m'étonnent. J'aimerais que vous précisiez un peu.

Mme Martin: En ce qui concerne ma déclaration, tout ce que je disais, c'est que nous avons examiné de très près les

[Text]

the airports during the transfer, and the fact that one of the prime responsibilities we have is to ensure that the travelling public is provided the services they desire in both official languages from coast to coast. I do not consider that wanting to strengthen them and making sure that provision is there, is a negative statement about official languages. At the same time, however, the people running the airports are required to enter into the business community of the town or city within which the airport is being developed, and it is important that they are in a position to operate and compete within that business environment. The travelling public is being protected, and they are receiving service in the language of their choice.

Senator Corbin: I could go off in a number of angles and paths, but I want to stick as much as possible to your current comments.

The Commissioner of Official Languages expressed last week, with some insistence, the hope that the position of the present bilingual employees will be preserved. That is a minimum, in his mind. There is nothing in this bill which provides for or guarantees equity of employment for both official language groups. What you are telling us now is that business concerns will prevail and official languages will be a secondary matter. So opportunities for work at these airports under the local authorities, it seems to me, will be diminished for those people who belong to a minority language group. That would be the English in Quebec and the French elsewhere. I would hope you could offer some comments that would reassure me in that respect, that opportunities will remain for both linguistic groups in the future.

Mrs. Martin: Senator Corbin, I think you may be doing an injustice to the board members by indicating that the opportunity would not be there, because the employment of people will be given priority. The purpose of the bill is to ensure that those employees who are currently there and currently operating under the language law will have the opportunity to continue to do so.

Senator Corbin: I recognize that.

Mrs. Martin: They are protected under the official language acts of the country, of the province within which they work, and under employment equity. I feel that the groups managing these airports for the travelling public in the future will be treated fairly.

Senator Corbin: That is fine. I recognize that, Madam Minister, that those who are there now will have their positions protected and preserved, but what about future opportunities? What about opportunities for new employment for these groups of people? That matter is not addressed, as far as I can see, in the bill itself. The government is protecting the status quo, and that is it. Once these people pass on, however, there will be no concern on the part of the local airport authorities or the government to make sure that both linguistic groups are adequately represented in terms of employment opportunities. I stand corrected if I have misread the bill.

Mrs. Martin: The local airport authorities become business entities within the community within which they reside. They are no longer federal government entities, but the employment

[Traduction]

besoins des aéroports pendant la période de cession, et que nos principales responsabilités consistent à assurer au public voyageur les services qu'il recherche dans les deux langues officielles, d'un océan à l'autre. Je ne vois rien de négatif au sujet des langues officielles à vouloir renforcer les aéroports et à s'assurer que ces dispositions soient dans la loi. Par ailleurs, les exploitants des aéroports doivent s'intégrer aux milieux d'affaires de la ville où se trouve l'aéroport, et il importe qu'ils soient en mesure de fonctionner et de rivaliser dans ce contexte. Le public voyageur est protégé et reçoit le service dans la langue de son choix.

Le sénateur Corbin: J'aurais toutes sortes de questions à poser, mais je m'en tiendrai autant que possible à vos propos.

Le commissaire aux langues officielles a insisté la semaine dernière pour qu'on maintienne le poste des employés bilingues actuels. C'est un minimum pour lui. Rien dans le projet de loi ne prévoit ni ne garantit l'équité en matière d'emploi pour les deux groupes de langues officielles. Ce que vous nous dites maintenant, c'est que les affaires auront priorité sur les langues officielles. Il me semble donc que les membres d'une minorité linguistique ont moins de chance de travailler à ces aéroports régis par des administrations locales. Je veux parler des anglophones au Québec et des francophones ailleurs. J'espère que vous pourrez me rassurer à ce sujet en confirmant que les deux groupes linguistiques auront des chances à l'avenir.

Mme Martin : Sénateur Corbin, vous ne rendez peut-être pas justice aux membres du conseil en affirmant qu'il n'y aura pas de débouchés, parce qu'on accordera la priorité à l'emploi. Le projet de loi vise à assurer que les employés actuels qui travaillent conformément à la Loi sur les langues officielles pourront continuer de le faire.

Le sénateur Corbin: D'accord.

Mme Martin: Ils sont protégés par les lois sur les langues officielles du pays, de la province où ils travaillent, et par l'équité en matière d'emploi. Je crois que les groupes qui exploiteront les aéroports pour le public voyageur seront traités équitablement.

Le sénateur Corbin: Très bien. J'admets, Madame le ministre, que l'on protégera le poste des employés actuels, mais que dire des possibilités futures? Que dire des possibilités d'emplois nouveaux pour ces groupes? Sauf erreur, il n'en est pas question dans le projet de loi même. Le gouvernement maintient le statu quo et c'est tout. Lorsque les intéressés disparaîtront, toutefois, rien n'obligera les administrations aéroportuaires locales ou le gouvernement à faire en sorte que les deux groupes linguistiques soient représentés suffisamment sur le plan des possibilités d'emploi. Qu'on me corrige si j'ai mal lu le projet de loi.

Mme Martin: Les administrations aéroportuaires locales deviennent des entités commerciales dans leur collectivité. Ce ne sont plus des entités fédérales, mais les pratiques d'emploi

[Text]

practices are the employment practices of the communities within which these airports reside. They are covered by whatever employment laws exist in that province, and the opportunity is there for people to apply in both official languages, and the job opportunities would be there. I would hope we would see more hiring of groups other than those of two official languages, and an opportunity for employment equity, which we have been stressing within the government and of which business is becoming aware and is trying to do its part to improve.

Senator Corbin: I have one last comment. I have in front of me the annual reports of the Commissioner of Official Languages, one for the year 1984, and the most recent one, for 1990. In both these reports it is stated, and I am paraphrasing, that the greatest number of complaints have come from Air Canada, Canada Post, and Transport Canada. The commissioner, since the creation of the office, has underscored that the needs of the travelling public have consistently lagged behind in these three areas, national transport, Canada Post, and Transport Canada as a department. Now if we have had these problems throughout with the government in control, with the government being the author of the Official Languages Act, it seems to me that there will be much less protection now that the government is out of the way. I am concerned with what we are doing. It may not be intended, but the effect is that we are gradually and indirectly dismantling the Official Languages Act in Canada through these means.

Mrs. Martin: I understand your concern, Senator Corbin, but that is not the intention of the bill. Yes, as far as the reports are concerned, there is work to be done within our own departments. There are other departments where the shift is in the other direction, but we do have work to do there. I do not deny that. However, I do not think the transferring process to local airport authorities will necessarily diminish. If you take your position that it is not there now, then perhaps we are looking for greater opportunities by transferring it to the local area, where the decisions are made locally and the people are hired locally.

Senator Corbin: We can all wish for improvements.

Senator Spivak: Madam Minister, it is clear that these local airport authorities are to be business enterprises and not federal government entities, but there is a difference and that is that they are supposedly not for profit. I wonder if you could clarify something for me. I asked Mr. Auger at our last meeting where the legal authorities come from, in terms of negotiations, acts or legislation, that would prevent an abuse of this kind. He mentioned that any surpluses would be put back into the local airport authorities. There was, however, mention of development which may go on around the airports on land that is presently owned by the federal government and will be transferred to the local airport authority. He suggested I pose this question to Transport officials.

Mrs. Martin: I will have to turn for detail on this to the officials, Senator Spivak, but it is my understanding that with respect to the leases and agreements being worked on right

[Traduction]

sont celles des collectivités où se trouvent les aéroports. Ceux-ci sont régis par les lois sur l'emploi de la province en cause et les intéressés peuvent présenter, dans les deux langues officielles, une demande d'emploi lorsque des occasions se présentent. J'espère qu'on embauchera davantage de représentants de groupes autres que ceux des deux langues officielles et qu'il sera possible de pratiquer l'équité en matière d'emploi, principe sur lequel nous insistons au sein du gouvernement et dont les entreprises commencent à prendre conscience tout en essayant d'y contribuer.

Le sénateur Corbin: J'ai un dernier commentaire. J'ai devant moi les rapports annuels du commissaire aux langues officielles, celui de 1984 et le dernier, celui de 1990. On affirme dans ces deux rapports que les plaintes les plus nombreuses visent Air Canada, la Société canadienne des postes et Transports Canada. Depuis la création de son bureau, le commissaire souligne que les besoins du public voyageur tirent toujours de l'arrière dans trois domaines: transports nationaux, Société canadienne des postes et ministère des Transports. Si ces problèmes se présentent alors que le gouvernement est aux commandes, qu'il applique la Loi sur les langues officielles, il me semble que la protection diminuera énormément après son départ. Ce que nous faisons m'inquiète. Ce n'est peut-être pas le but visé, mais en agissant ainsi, nous nous trouvons à démanteler graduellement et indirectement la Loi sur les langues officielles au Canada.

Mme Martin: Je comprends vos préoccupations, sénateur Corbin, mais telle n'est pas l'intention du projet de loi. En ce qui concerne les rapports, j'admets qu'il y a du travail à faire dans nos ministères. Il y en a d'autres où l'on penche dans l'autre sens, mais j'admets que nous avons du travail à faire. Je ne crois toutefois pas que la cession aux administrations aéroportuaires locales diminuera nécessairement. Si vous trouvez que les débouchés n'existent pas maintenant, il se peut alors que nous en recherchions davantage en cédant l'aéroport à l'administration locale qui pourra prendre les décisions et recruter au niveau local.

Le sénateur Corbin: Nous pouvons tous souhaiter des améliorations.

Le sénateur Spivak: Madame le ministre, il est évident que ces administrations aéroportuaires locales seront des entités commerciales et non fédérales, mais il y a toutefois une différence: elles sont censées être sans but lucratif. J'aimerais que vous me précisiez un point. J'ai demandé à M. Auger à la dernière séance de me préciser d'où proviennent les pouvoirs légaux, sur le plan des négociations ou des mesures législatives, qui empêcheraient de tels abus. Il a déclaré que tout excédent serait réinvesti dans les administrations aéroportuaires locales. Il a toutefois été question de développement, autour des aéroports, sur des terres appartenant actuellement au gouvernement fédéral et qui sont cédées aux administrations aéroportuaires locales. Il m'a suggéré de poser la question aux fonctionnaires du ministère des Transports.

Mme Martin: Je devrais demander à mes collaborateurs de vous fournir des détails à ce sujet, sénateur Spivak, mais je crois savoir qu'en ce qui a trait aux baux et aux contrats aux-

[Text]

now, in all four cases, part of the delay in getting through is the fine-tooth comb being used on behalf of the government to ensure that things are being handled properly and that the proper positions are there, and also by the legal representatives of the local airport authorities looking at what will happen in the future.

I would like to turn this over to Mr. Farquhar.

Mr. Michael Farquhar, Deputy Executive Director, Airport Transfer Task Force, Transport Canada: There are two points I wish to raise, Senator Spivak. Firstly, in the case of Montreal, they were created under the Canada Corporations Act Part II, which is the not-for-profit section of that legislation. Any endeavour by the local authority to change its letters of incorporation goes against that. It would have to be approved by the Minister of Transport, who in that case would not approve the change because that was not the intent of the policy in the first instance. So, effectively, that is their incorporating document which gives them the not-for-profit status.

The second point deals with peripheral lands. This is one of the areas where we anticipate a much more aggressive business undertaking by the local airport authorities to take advantage of the lands there for business opportunities. As a consequence of those business opportunities, as the lands are developed the Government of Canada will benefit through the rent payments and through the structure of the lease-rental formula. The federal government will benefit by taking a significant portion of the fair rental value of the land itself. So if the lands that are currently not being developed by the government are developed by the local airport authority or by a third party, the government will benefit as if the government itself were developing those lands in terms of the value of the lands.

Senator Spivak: So those lands cannot be sold?

Mr. Farquhar: No. None of the lands can be sold.

Senator Spivak: None of the lands can be sold; they can be developed. I see. That point was not made clear. I now understand it.

Senator Graham: Mr. Chairman, I too wish to welcome the minister, because from time to time it is good to have the minister responsible for a particular piece of legislation before our committee so that we might, if we so desire, discuss some broad policy directions.

I noticed when you were speaking in your introductory remarks that you said you detected a certain cynicism. Can you tell us what prompted you to include that in your opening remarks?

Mrs. Martin: I read the minutes of the last meeting.

Senator Corbin: That was the unrevised version.

Senator Graham: Could you be more specific?

Mrs. Martin: I got the feeling in reading those minutes that there was a lack of credibility that people would come forward without a lot of remuneration to work for their community in a nonprofit situation. I talked to many of these people. I have spent more time in airports across this country, everywhere

[Traduction]

quels on travaille présentement, dans les quatre cas, le retard est attribuable en partie au fait que l'on y passe le peigne fin pour le compte du gouvernement afin de s'assurer que les choses se déroulent de la façon appropriée. Les représentants juridiques des administrations aéroportuaires locales cherchent aussi à déterminer ce qui se passera à l'avenir.

J'aimerais maintenant passer la parole à M. Farquhar.

M. Michael Farquhar, directeur exécutif adjoint, Groupe de travail sur la cession des aéroports, Transports Canada: J'aimerais aborder deux points, sénateur Spivak. Tout d'abord, dans le cas de Montréal, l'administration a été créée en vertu de la Partie II de la Loi sur les sociétés commerciales canadiennes, qui traite des organisations sans but lucratif. Toute tentative de l'administration locale en vue de modifier ses lettres patentes enfreindrait la Partie II. L'administration devrait obtenir l'approbation du ministre des Transports qui n'approuverait pas le changement, parce que tel n'était pas le but de la politique au départ. C'est en fait leur document de constitution qui donne à ces administrations leur statut sans but lucratif.

Le deuxième point porte sur les terres en périphérie. Les administrations aéroportuaires locales devraient se montrer beaucoup plus dynamiques à cet égard afin d'exploiter à des fins commerciales les terres qui s'y trouvent. À la suite de ces possibilités d'affaires, à mesure que les terres seront mises en valeur, le gouvernement du Canada en tirera profit sous forme de loyers et grâce à la formule de la location à bail. Le gouvernement fédéral en tirera profit en prenant une part importante de la juste valeur locative des terres mêmes. Si les terres que le gouvernement ne met pas en valeur pour le moment sont aménagées par une administration aéroportuaire locale ou par un tiers, le gouvernement en profitera comme s'il l'avait fait lui-même, pour ce qui est de la valeur des terres.

Le sénateur Spivak: Les terres en question ne peuvent donc être vendues?

M. Farquhar: Non.

Le sénateur Spivak: Les terres ne peuvent être vendues; elles peuvent être mises en valeur. Je vois. Ce n'était pas clair, mais je comprends maintenant.

Le sénateur Graham: Monsieur le président, j'aimerais aussi souhaiter la bienvenue à la ministre parce qu'il est agréable de temps à autre d'accueillir le ministre responsable d'une mesure législative en particulier afin que nous puissions discuter des grandes orientations de certaines politiques.

J'ai remarqué dans vos propos d'introduction que vous avez affirmé avoir décelé un certain cynisme. Pouvez-vous nous dire ce qui vous a incité à en parler dans vos remarques?

Mme Martin: J'ai lu le compte rendu de la dernière réunion.

Le sénateur Corbin: C'était une version non révisée.

Le sénateur Graham: Pourriez-vous préciser?

Mme Martin: À la lecture du compte rendu, j'ai le sentiment qu'on ne croyait pas que des gens pouvaient travailler pour les collectivités sans être rémunérés grassement, en contexte sans but lucratif. J'ai parlé à beaucoup de ces gens. J'ai passé beaucoup de temps dans des aéroports d'un littoral à

[Text]

from Kirkland Lake to Vancouver, to spending too much time sitting on the tarmac in Toronto International.

Senator Graham: Have you tried Sydney?

Mrs. Martin: Sydney, yes, and Halifax, Deer Lake, Stephenville, Gander, as well as some grass strips up north that are not even airports. Two things have been common throughout these communities. I have yet to visit a community where people on the board of trade or the local chamber of commerce or the local municipal government do not, first and foremost, recognize that their airport is the economic generator of their community. I get a lot of representations asking the government to ensure that it will enhance and improve the airports. I do not have anybody saying, "Take it away, it is a problem." There is a real recognition within the communities as to how important the airports are to them.

Secondly, all these communities are proud of their airports and they want to get out and promote them. These representations are made to me no matter where I travel across the country.

Returning to a comment made by Senator Spivak, one of the problems is the red tape in government, trying to get things done. A local business group without the overhead of having to come back to government for answers can move within the commercial operations of a city or town when the opportunity is there. It does not get delayed waiting six or eight months for a response from the government. Those of you with business backgrounds will know that timing is everything in business. If you have an opportunity to make a deal for a particular activity at the airport, you need the authority to be able to move quickly, and this is what local airport authorities will be able to do.

Senator Graham: I hope I did not sound cynical at any time, but I was the individual who asked for the list of those who would sit as directors of these particular authorities. I received the package today, and I am impressed.

Mr. Lewis, in his opening statement in the press release and in making the announcement with respect to this new policy, said that part of the mandate would have to do with regional development. How do you see that mandate, as the minister responsible?

Mrs. Martin: As I said earlier, the regional development portion of it is that the people themselves will be able to make the decisions that they feel are right for the development of their particular community. It gives them the opportunity to make business decisions more quickly, and because of that they will be able to have more growth within their particular areas. This will benefit any region where the airport is taken over by a local airport authority.

Senator Graham: Can you give us the government's view as to what would happen in the event of a further transfer or an attempt to transfer the authority from a group in Montreal or Calgary or Edmonton or Vancouver to another group?

[Traduction]

l'autre, de Kirkland Lake à Vancouver, et j'ai même passé beaucoup trop de temps d'attente dans l'aire de stationnement de l'aéroport international de Toronto.

Le sénateur Graham: Avez-vous essayé Sydney?

Mme Martin: Oui, et Halifax, Deer Lake, Stephenville, Gander, ainsi que quelques pistes en herbe, dans le Nord, qui ne sont pas des aéroports. Toutes ces localités ont deux choses en commun. Je n'en ai pas encore vu une où les membres de la chambre de commerce ou de l'administration municipale ne reconnaissent pas que l'aéroport est la locomotive économique de leur communauté. On me présente une foule d'instances pour demander au gouvernement d'améliorer et de moderniser les aéroports. Personne ne me dit de reprendre l'aéroport, que c'est un problème. Les collectivités reconnaissent vraiment l'importance de leur aéroport.

Deuxièmement, toutes ces collectivités sont fières de leur aéroport et veulent en faire la promotion. Ces instances me sont présentées partout où je me rends dans le pays.

Pour revenir à un commentaire du sénateur Spivak, les formalités administratives sont un des problèmes. Des gens d'affaires locaux qui ne sont pas obligés d'obtenir des réponses du gouvernement peuvent agir dans le contexte commercial d'une ville lorsque l'occasion se présente. Le groupe n'a pas à attendre une réponse du gouvernement pendant six ou huit mois. Ceux d'entre vous qui ont fait des affaires savent que le moment opportun, c'est tout ce qui compte en affaires. Si vous avez la chance de conclure un marché pour une activité en particulier à l'aéroport, vous devez pouvoir agir rapidement et c'est ce que pourront faire les administrations aéroportuaires locales.

Le sénateur Graham: J'espère ne pas avoir semblé cynique, mais c'est moi qui ai demandé la liste des membres éventuels des conseils d'administration de ces administrations locales en particulier. J'ai reçu le document aujourd'hui et je suis impressionné.

Dans sa déclaration liminaire, dans le communiqué et en annonçant la nouvelle politique, M. Lewis a déclaré que le développement régional ferait partie du mandat des administrations. Comment entrevoyez-vous ce mandat en tant que ministre responsable?

Mme Martin: Comme je l'ai dit plus tôt, dans le cadre du volet développement régional, les gens eux-mêmes vont prendre les décisions qu'ils jugent appropriées au développement de leur communauté en particulier. Cela leur permet de prendre des décisions d'affaires plus rapidement et c'est pourquoi ils pourront améliorer la croissance dans leur secteur particulier. Toute région où l'aéroport sera pris en charge par une administration aéroportuaire locale pourra en profiter.

Le sénateur Graham: Pouvez-vous nous préciser la position du gouvernement quant à ce qui arriverait en cas de deuxième cession ou de tentative de cession d'un groupe de Montréal, Calgary, Edmonton ou Vancouver, à un autre groupe?

[Text]

Mrs. Martin: If I am not mistaken, that is not allowed for within the policy and within the documents that will be drawn up on the matter. If it is a 60-year lease, it is a 60-year lease.

Senator Graham: I wanted to have your assurance.

Mrs. Martin: That is my understanding.

Mr. Farquhar: That is correct. It is a 60-year lease with the local airport authority, with a number of default provisions. At some point in the future, should the government decide it wishes to sell as opposed to lease, there would have to be negotiations and cabinet approval and Governor in Council approval. The deal itself is a long-term lease of 60 years with that Local Airport Authority, which cannot transfer its responsibilities to another body.

Senator Graham: Can you tell us, Madam Minister, how you view the whole question of user fees in airports evolving?

Mrs. Martin: I wish I had a crystal ball. As far as user fees are concerned, we must make sure of two things. Firstly, the fees must be reasonable enough to leave the people who are paying them in a good business position. On the other hand, they must be sufficient enough to allow for the services to be provided by the local authority. However, that decision will be up to the local authority. There is no guarantee that they will stay where they are, that they will go up or down, because it will be a business decision.

Senator Graham: I do not want to stray from the main principles of the bill, but I wish to ask one more question in this area. Would the government condone, as a result of a difference in user fees pertaining to the weight of an aircraft, and that having an effect on the cost to the travelling public in a particular region of the country, that it might cost more to fly between Sydney and Halifax than it would between Montreal and Toronto?

Mrs. Martin: I think it almost does now, if I am not mistaken.

Senator Graham: Can you expound on what the government's policy would be in that respect?

Mrs. Martin: It is one of the areas being looked at. I do not know if Mike or Yvon have been involved in this to any great degree and would like to add something, but there has been nothing finalized in making any changes according to weight versus size or passenger load.

Mr. Farquhar: The decisions with respect to the nature of the charges will be that of the local airport authority itself in consultation and discussion with the airlines. In terms of variations between communities, the four local airport authorities with which we are now dealing have formed themselves into one entity called the Canadian Airports Council, which I would imagine will coordinate a reasonable structure in terms of dealing with the airlines. If the indications from other communities prove to result in further Local Airport Authorities, we will probably see 15 or 20 airports across the country as part of the Canadian Airports Council. You will see a coordi-

[Traduction]

Mme Martin: Sauf erreur, la politique et les documents qui seront établis à cet égard ne le permettront pas. Si le bail est de 60 ans, il est de 60 ans.

Le sénateur Graham: Je voulais obtenir votre assurance.

Mme Martin: C'est ce que je crois savoir.

M. Farquhar: En effet. Il s'agit d'un bail de 60 ans conclu avec l'administration aéroportuaire locale, qui contient un certain nombre de dispositions en cas de défaut. Si le gouvernement décide un jour qu'il veut vendre plutôt que louer, il devra y avoir des négociations et le cabinet et le gouverneur en conseil devront approuver toute transaction. Le contrat même est un bail à long terme de 60 ans conclu avec l'administration aéroportuaire locale qui ne peut céder ses responsabilités à une autre entité.

Le sénateur Graham: Madame le ministre, pouvez-vous nous dire comment vous prévoyez que la question des droits d'utilisation évoluera dans les aéroports?

Mme Martin: J'aimerais bien avoir une boule de cristal. Pour ce qui est des droits d'utilisation, il faut nous assurer de deux choses. Tout d'abord, ils doivent être assez raisonnables pour laisser les gens qui les paient en bonne position commerciale. Par ailleurs, ils doivent être suffisants pour permettre à l'administration locale d'offrir les services. C'est toutefois à elle que reviendra la décision. Rien ne garantit que les frais ne changeront pas: il s'agira d'une décision d'affaires.

Le sénateur Graham: Je ne voudrais pas m'écarter des grands principes du projet de loi, mais j'ai une autre question à ce sujet. À la suite d'un différend à l'égard des droits d'utilisation, qui aurait trait au poids d'un aéronef mais aurait un effet sur le coût payé par le public voyageur dans une région du pays en particulier, le gouvernement serait-il d'accord pour qu'il en coûte plus pour un vol Sydney-Halifax que pour un vol Montréal-Toronto?

Mme Martin: Je crois que c'est presque le cas maintenant, sauf erreur.

Le sénateur Graham: Pourriez-vous nous préciser ce que serait la politique du gouvernement à cet égard?

Mme Martin: C'est une des questions à l'étude. Je ne sais pas si Mike ou Yvon y ont participé et auraient quelque chose à ajouter, mais rien n'a été arrêté pour ce qui est des changements selon le poids plutôt que selon l'encombrement ou la charge de passagers.

M. Farquhar: C'est l'administration locale même qui, après avoir consulté les lignes aériennes, fixera les frais. Pour ce qui est des différences entre les localités, les quatre administrations aéroportuaires locales avec qui nous transigeons maintenant ont créé le Conseil des aéroports du Canada qui, je suppose, coordonnera une structure raisonnable pour ce qui est des négociations avec les lignes aériennes. Si les renseignements obtenus d'autres localités entraînent la création d'autres administrations aéroportuaires locales, le Conseil des aéroports du Canada comptera probablement de 15 à 20 aéroports membres. Il y aura coordination des efforts en ce qui a trait aux frais d'atterrissage afin qu'il y ait équité générale.

[Text]

nation of efforts in terms of landing fees and structures so that there is equity across the way.

It is important to recognize that individual local airport authorities will have to find means to raise charges to pay for whatever their particular infrastructure requirements are. If they need a new runway or terminal building, that will have to come from the charges at that particular community, either directly from the airlines or passenger charges.

It is also important to recognize that in terms of airline charges, landing fees represent approximately 3 per cent of their cost of operation. So from the airline perspective, they are not a significant amount.

Senator Graham: Surely, as a matter of policy, the government would not want one particular area of the country to suffer or to pay higher charges than another as a result of such costs?

Mrs. Martin: No, we would not. The Buttonville airport outside Toronto is a perfect example of where they charge the fees that they see fit for their particular airport, and it has not hurt airlines coming and going in any way. Therefore, there are current situations that show that charging fees privately does not necessarily hurt a particular part of the country.

Senator Graham: As you know, the alarm bells have gone off in Atlantic Canada and other areas of the country. Can you give us an indication of when this legislation may come down the pipe?

Mrs. Martin: Not at this point in time, no. We are certainly looking at user fees in all modes of transportation, not just in the airline industry.

Senator Forrestall: I have a brief supplementary, Mr. Chairman.

Madam Minister, one of the bells that rang immediately in my mind would relate to the charges with respect to technical stopovers and the conflict that might arise between Halifax and Gander, or Halifax and St. John's, or Halifax and Moncton, or any combination of those with respect to this very lucrative business. Could a local airport authority say, "You can land your 747 here free if you take on our gas"?

Mrs. Martin: That is a good question, Senator Forrestall. I am not sure whether that sort of provision is contained within the lease or not.

Mr. Farquhar: It is a difficult question to answer. In a sense, it would be close to impossible—and certainly impractical—for a local airport authority to permit an airplane to land free, because in our financial terms with the local authority we expect from them a stream of rent payments which have a minimum built into them. If they go below the minimum, then they will be in breach of their contract with us. Somebody will have to pay, whether it is the local airport authority or otherwise. Ultimately, the Competition Act would apply.

[Traduction]

Il importe de reconnaître que chaque administration aéroportuaire locale devra trouver des façons de relever les frais pour payer ses infrastructures. Si une administration a besoin d'une nouvelle piste ou d'une nouvelle aérogare, les fonds devront provenir des frais exigés dans la localité en cause, soit directement des lignes aériennes, soit des frais d'embarquement.

Il importe aussi de reconnaître au niveau des frais imposés aux lignes aériennes que les taxes d'atterrissage représentent environ 3 p. 100 de leurs coûts d'exploitation. Pour les lignes aériennes, ce montant n'est pas important.

Le sénateur Graham: Le gouvernement ne voudrait sûrement pas, par principe, qu'une région donnée du pays souffre ou paie des frais plus élevés qu'une autre à la suite de ces coûts?

Mme Martin: Non. L'aéroport de Buttonville, à l'extérieur de Toronto, est un exemple parfait d'un cas où l'on impose les frais que l'on juge nécessaires à l'aéroport en cause, ce qui n'a pas empêché les lignes aériennes de s'en servir. Il existe donc déjà des situations qui révèlent que les frais imposés par le secteur privé ne nuisent pas nécessairement à une région donnée du pays.

Le sénateur Graham: Comme vous le savez, les signaux d'alarme se sont déclenchés dans la région de l'Atlantique et ailleurs. Pouvez-vous nous donner une idée du moment où cette mesure législative pourrait être présentée?

Mme Martin: Pas pour le moment, non. Nous examinons certes les frais d'utilisation dans tous les modes de transport, pas simplement dans le secteur aérien.

Le sénateur Forrestall: J'ai une brève question supplémentaire, monsieur le président.

Madame le ministre, un des signaux d'alarme qui a retenti immédiatement dans ma tête a trait aux frais imposés à l'égard des escales techniques et aux différends qui pourraient surgir entre Halifax et Gander, ou Halifax et St. John's, ou Halifax et Moncton, ou toute autre combinaison de ces aéroports, pour ce qui est de cette activité très lucrative. Une administration aéroportuaire locale pourrait-elle dire: «Vous pouvez atterrir gratuitement avec votre 747 à condition d'acheter notre kérosène»?

Mme Martin: Bonne question, sénateur Forrestall. Je ne sais pas trop si le bail contient de telles dispositions.

M. Farquhar: Il est difficile de répondre à la question. En un certain sens, il serait à peu près impossible—et certainement peu pratique—pour une administration aéroportuaire locale de laisser un aéronef atterrir gratuitement parce que les dispositions financières du contrat conclu avec l'administration locale prévoient un loyer minimum. Si elles ne le respectent pas, les administrations locales enfreindraient alors leur contrat. Quelqu'un devra payer, que ce soit l'administration aéroportuaire locale ou quelqu'un d'autre. En bout de ligne, la Loi sur la concurrence s'appliquera.

[Text]

Senator Forrestall: What if they were to decide that it would be in their best interest to set up a bargain landing site and take their profits out of tax on fuel, for example, to make sure their payment to you is kept up?

Mr. Yvon Soucy, Senior Policy Advisor, Airport Transfer Task Force, Transport Canada: From the homework we have done, we say that it would be a breach under the Competition Act. Someone could complain to the Department of Consumer and Corporate Affairs, and discipline could be meted out under the Competition Act.

The Chairman: I have a short supplementary question to the question asked by Senator Graham. What is to prevent Montreal concessionaires from turning the Montreal airport into another SkyDome—\$10 a hot dog? Does the market look after that?

Mr. Farquhar: The intention is for the market to look after that. Toronto is finding that out now with Terminal 3. There have been adjustments in some of the charges at Terminal 3 to be consistent with what the market will bear. Market forces will determine that, not the government.

Senator Stollery: I have a supplementary question as well to that asked by Senator Forrestall. It has to do with this business of airport charges. I remember a situation, as I am sure others will, that happened not so long ago in the U.S. It was a situation involving a Colombian airliner, an Avianca flight, that crashed somewhere in Maryland.

Senator Graham: Were you aboard, Peter?

Senator Stollery: No. I was on the same flight number on a different occasion and the same thing almost happened. It concerned airport landing fees. This was a heavily loaded airplane in which a lot of people were killed. The plane crashed about six months or a year ago. The pilot said that he was running out of fuel. There was supposed to be an inquiry. Yet I have never heard any resolution of what actually happened.

I was on the same flight a couple of months earlier when we unexpectedly landed in Miami. We sat in Miami airport for a couple of hours because, I gather, there is a scale of landing fees in airports such as Kennedy. Because the airline is facing some financial problems they would schedule a flight to land at 7 p.m., for example, but in fact have it planned to land at 9:30 p.m. when the landing fees are considerably cheaper. In my case, we actually sat around on a runway for a couple of hours until such time as there were cheap landing fees.

I see that some months later the same flight crashed with everybody aboard killed. There was no inquiry. Nothing has been said about it. Running out of fuel does not appear to be a likely story. A more likely story is that under instructions from the airline, the pilot, in killing time to beat the landing fee problem, stretched the time a little too far and crashed. He crashed right near the Baltimore airport.

The Chairman: Would you put your question, Senator Stollery?

[Traduction]

Le sénateur Forrestall: Que se passera-t-il si une administration décide qu'il serait dans son meilleur intérêt d'offrir un point d'atterrissage à rabais et de tirer ses profits de la taxe sur le carburant, par exemple, afin de s'assurer de pouvoir payer son loyer?

M. Yvon Soucy, conseiller principal, Politique, Groupe de travail sur la cession des aéroports: D'après les études que nous avons effectuées, ce serait enfreindre la Loi sur la concurrence. Quelqu'un pourrait se plaindre au ministère des Consommateurs et des Sociétés qui imposerait des sanctions disciplinaires en vertu de la Loi sur la concurrence.

Le président: J'ai une brève question supplémentaire à celle du sénateur Graham. Qu'est-ce qui empêcherait les concessionnaires de Montréal de transformer l'aéroport de Montréal en un autre SkyDome—10 \$ le chien chaud? Le marché réglerait-il un tel problème?

M. Farquhar: C'est ce que nous voulons. Toronto s'en rend compte avec son aéroport 3. On a modifié certains des frais imposés à l'aéroport 3 pour tenir compte du marché. Ce sont les forces du marché qui agiront, et non le gouvernement.

Le sénateur Stollery: J'ai aussi une question supplémentaire à celle du sénateur Forrestall, au sujet des frais aux aéroports. Je me rappelle une situation, tout comme d'autres, j'en suis sûr, qui s'est produite récemment aux États-Unis. Il s'agissait d'un aéronef colombien, un vol Avianca, qui s'est écrasé quelque part au Maryland.

Le sénateur Graham: Étiez-vous à bord, Peter?

Le sénateur Stollery: Non. J'ai pris le même vol un autre jour et la même chose s'est presque produite. Je veux parler des taxes d'atterrissage. L'aéronef était très chargé et il y a eu de nombreuses victimes. L'avion s'est écrasé il y a environ six mois ou un an. Le pilote a dit qu'il manquait de carburant. Il devait y avoir une enquête, mais je n'ai jamais entendu parler du résultat.

J'avais pris le même vol quelques mois plus tôt et nous avions atterri à Miami, ce qui n'était pas prévu. Nous sommes restés immobilisés à l'aéroport de Miami quelques heures, parce qu'il existe sauf erreur une grille de taxes d'atterrissage dans des aéroports comme Kennedy. Comme la compagnie d'aviation avait des problèmes financiers, elle prévoyait un atterrissage à 19 h, alors qu'en réalité le vol atterrissait à 21 h 30, car les taxes d'atterrissage étaient alors beaucoup moins élevées. Dans mon cas, nous sommes restés immobilisés sur une piste durant quelques heures, à attendre que les taxes d'atterrissage baissent.

Quelques mois plus tard, le même vol s'est écrasé et tous les passagers sont morts. Il n'y a pas eu d'enquête et l'on n'a rien dit à ce sujet. Il me semble peu probable qu'un aéronef manque de carburant. Il semble plus probable que, pour suivre les instructions de la compagnie, le pilote ait essayé de tuer le temps pour échapper aux taxes d'atterrissage, qu'il se soit trompé un peu et se soit écrasé. Il s'est écrasé à proximité de l'aéroport de Baltimore.

Le président: Pourriez-vous poser votre question, sénateur Stollery?

[Text]

Senator Stollery: I would like to know whether that could happen in Canada?

Mrs. Martin: My initial reaction to that would be no, it could not, because it is the responsibility of the air traffic controller to make sure that that airplane gets down safely. He has that responsibility.

As far as the fees are concerned, that is something that would be taken up after the airplane is on the ground. Our safety rules are such that we would not allow somebody to fly around when he says he is running out of fuel. The responsibility for safety is still that of Transport Canada.

Under the safety side of things it would not be allowed to stop a plane from landing, saying, "you must pass the hat first", which I think was done in the case of one of those flights. It was done to obtain the landing fee that you were talking about. I do not see that as being a problem in Canada.

Senator Stollery: The landing fees are set by the Halifax airport authority, for example. I am sure there will be a scale of fees depending on how busy the airport is at the time you want to land your plane. We can take Toronto, Montreal or Hamilton as examples. This scale of fees, as I understand it, is not now being set by the government but by the local airport authority. It would seem to me that there are possible implications for safety, as happened with this plane not too long ago. This is not some example from the distant past.

Mrs. Martin: As I said, Senator Stollery, the landing of the aircraft is a safety item that is the responsibility of the air traffic controllers. That plane would get down on the ground. The argument concerning the payment to be collected would take place later.

Senator Graham: Could I come back and ask my final question, Mr. Chairman?

The Chairman: Yes, and then we will hear from Senator Molgat.

Senator Graham: It scares me that the government is handing over all this authority to the LAAs to negotiate with an airline the landing fees at a particular airport over which they have control. The ramifications of that are immense.

Mrs. Martin: Can you give me an example of the ramifications you see?

Senator Graham: The ramifications are that airlines could be priced out of the market. The cost in a particular region of the country could sky-rocket, and ordinary people, in the extreme situation, might not be able to travel because the cost would become prohibitive. It is tough enough now to travel. I may be wrong and it may be that the government will retain some regulatory control in this respect and keep a cap on it, or perhaps it will monitor the situation, but you have not said that.

Mrs. Martin: There are two things, senator. First, this is not unique to Canada. Landing fees are set outside Canada.

[Traduction]

Le sénateur Stollery: Cela pourrait-il se produire au Canada?

Mme Martin: Ma première réponse serait non, parce que le contrôleur de la circulation aérienne doit s'assurer que l'avion atterrit en toute sécurité. C'est sa responsabilité.

En ce qui concerne les taxes, c'est une question qui serait abordée après l'atterrissage. Nos règlements de sécurité nous interdisent de laisser un avion faire des tours de piste pendant que son pilote affirme qu'il est sur le point de manquer de carburant. C'est toujours Transports Canada qui est responsable de la sécurité.

À cet égard, on ne pourrait empêcher un avion d'atterrir en lui disant qu'il doit d'abord passer le chapeau, ce qui s'est fait sauf erreur dans le cas de certains de ces vols, afin de réunir la taxe d'atterrissage dont vous parliez. Je ne crois pas que ce soit un problème au Canada.

Le sénateur Stollery: Les taxes d'atterrissage sont établies par l'administration aéroportuaire de Halifax, par exemple. Je suis sûr qu'il y aura une grille de taxes fondée sur la fréquentation de l'aéroport au moment de l'atterrissage. Prenons par exemple Toronto, Montréal ou Hamilton. Sauf erreur, la grille de taxes n'est pas fixée par le gouvernement, mais plutôt par l'administration aéroportuaire locale. Il me semble que cela pourrait avoir des répercussions sur la sécurité, comme cela s'est produit dans le cas de l'avion en question il n'y a pas si longtemps. Ce n'est pas un exemple tiré du passé lointain.

Mme Martin: Comme je l'ai dit, sénateur Stollery, l'atterrissage de l'avion est une question de sécurité qui relève des contrôleurs de la circulation aérienne. L'avion en question atterrirait. Le paiement serait perçu plus tard.

Le sénateur Graham: Pourrais-je poser ma dernière question, monsieur le président?

Le président: Oui, et nous entendrons ensuite le sénateur Molgat.

Le sénateur Graham: Voir le gouvernement remettre aux AAL le pouvoir de négocier avec une compagnie aérienne les taxes d'atterrissage à un aéroport en particulier qu'elle contrôle, cela me terrifie. Les répercussions en sont énormes.

Mme Martin: Pouvez-vous m'en donner un exemple?

Le sénateur Graham: Il se pourrait que les compagnies aériennes se voient forcées de quitter le marché. Les coûts dans une région du pays en particulier pourraient grimper en flèche et si l'on pousse l'exemple à l'extrême, des gens ordinaires ne pourraient voyager à cause du coût prohibitif des voyages. Il est déjà assez difficile de voyager. Je me trompe peut-être et il se peut que le gouvernement conserve un certain contrôle réglementaire à cet égard et plafonne les taxes. Il pourra aussi suivre la situation de près, mais vous ne l'avez pas précisé.

Mme Martin: Il y a deux choses, sénateur. Tout d'abord, la question n'est pas particulière au Canada. On impose des taxes d'atterrissage à l'étranger.

[Text]

More than anything else, the purpose of the local authorities taking over airports is to be competitive. One cannot be competitive by raising rates so high that people cannot afford to travel. I think if anything this will be one of the areas to which they will look to make themselves attractive to the airlines coming in. As Mr. Farquhar has said, if landing fees are only 3 per cent of the cost, that will not put the price of tickets sky high.

Senator Graham: Again, minister, with the greatest of respect, one of the reasons we have governments and regulations is to protect the people. When the people suffer from the market system, if it is out of control, then the country suffers. We have seen examples of that over many years. That frightens me, Madam Minister.

I have heard, Mr. Chairman, of the possibility of landing fees at some airports in regions of the country going up by as much as 25 per cent or 35 per cent. I have also heard that landing fees in other airports will not go up at all, or perhaps only marginally.

Mrs. Martin: In what areas of the country would they go up 35 per cent and 25 per cent? Who is saying this is what will happen?

Senator Graham: Some published reports have identified, for example, Halifax as one of the areas.

Mrs. Martin: Do you know where these reports were published? I would like to get a copy of them. I cannot see, when an airport authority will have more opportunity to raise income through the rental of lands and by adding additional services to the airport, that they will want to drive away airlines by raising prices by 35 per cent as far as landing fees are concerned. They are there to bring airlines into the airport, not to drive them away.

Halifax will not be in a position where it will be competing with Toronto, New York or some place else. It is providing local service within the Halifax area. Perhaps I look at business differently from you. I think that protectionism and regulation has hurt people far more. People suffer when you protect so much that prices go up.

Senator Graham: I believe in the free market system as much as anybody else around this table, but I also certainly believe in protecting disadvantaged people in the disadvantaged areas of our country.

Mrs. Martin: So do I.

The Chairman: In the remaining time that the minister has with us, I wonder if we could restrict our questions to the bill.

Senator Buchanan: May I make one comment?

The Chairman: I have to follow some order here. Is it a supplementary question, Senator Buchanan?

Senator Buchanan: Yes.

Senator Davey: We have been on a supplementary question for half an hour, with respect, Mr. Chairman.

[Traduction]

Avant tout, les administrations aéroportuaires locales prendront le contrôle des aéroports pour être compétitives. Il est impossible d'être compétitif en augmentant les taux au point où les gens ne peuvent plus voyager. Sauf erreur, ce sera là un des domaines où les administrations chercheront à rendre leur aéroport intéressant pour les compagnies aériennes. Comme M. Farquhar l'a dit, si les taxes d'atterrissage n'atteignent que 3 p. 100 du coût, cela ne fera pas grimper en flèche le prix des billets.

Le sénateur Graham: Avec tout le respect que je vous dois, madame le ministre, nous avons des gouvernements et des règlements pour protéger la population. Lorsque le système des marchés échappe à tout contrôle et fait souffrir la population, c'est le pays qui en souffre. Nous en avons vu des exemples au fil des ans et cela me terrifie, madame le ministre.

J'ai entendu dire, monsieur le président, que les taxes d'atterrissage à certains aéroports du pays pourraient augmenter de jusqu'à 25 ou 35 p. 100. J'ai aussi entendu dire que les taxes d'atterrissage augmenteraient à peine ou pas du tout dans d'autres aéroports.

Mme Martin: Où augmenteraient-elles de 35 et de 25 p. 100? D'où viennent ces affirmations?

Le sénateur Graham: Selon certains rapports qui ont été publiés, Halifax serait une de ces régions.

Mme Martin: Savez-vous où ces rapports ont été publiés? J'aimerais en obtenir une copie. Lorsque l'administration aéroportuaire a la chance de réunir des recettes en louant des terres et en offrant d'autres services à l'aéroport, je ne vois pas comment elle voudrait repousser les compagnies aériennes en augmentant la taxe d'atterrissage de 35 p. 100. Leur rôle est d'attirer les compagnies aériennes et non de les repousser.

Halifax ne sera pas en mesure de rivaliser avec Toronto, New York ou une autre ville. L'aéroport offre un service local dans la région de Halifax. Je n'envisage peut-être pas le monde des affaires de la même manière. Je crois que le protectionisme et la réglementation nuisent beaucoup plus à la population. C'est elle qui souffre lorsqu'on la protège au point de faire grimper les prix.

Le sénateur Graham: Je crois au système du libre marché autant que n'importe qui d'autre autour de cette table, mais je crois aussi fermement à la protection des personnes désavantagées dans les régions désavantagées du pays.

Mme Martin: Moi aussi.

Le président: Pendant le reste du temps où la ministre sera avec nous, nous pourrions peut-être limiter nos questions au projet de loi.

Le sénateur Buchanan: Puis-je faire un commentaire?

Le président: Je dois procéder dans l'ordre. S'agit-il d'une question supplémentaire, sénateur Buchanan?

Le sénateur Buchanan: Oui.

Le sénateur Davey: Avec tout le respect que je vous dois, monsieur le président, nous avons consacré la dernière demi-heure à une question supplémentaire.

[Text]

Senator Buchanan: I just want to say that I disagree with my distinguished colleague from Cape Breton. I think that local airport authorities will promote new airlines in their areas. I also believe they will do everything possible to ensure that present airlines continue to exist and that new ones come in. I have always been a proponent of this.

When the policy came out we took a look at it in Nova Scotia. Even though we have not moved in that direction, I think it is the smart thing for Halifax to do.

The Chairman: If Senator Graham is through, we will move to Senator Molgat.

Senator Molgat: Thank you, Mr. Chairman. I apologize to members of the committee that I could not be here at the beginning. If my questions have already been asked and answered, I trust you will let me know.

Madam Minister, thank you very much for coming. We know how busy ministers are. To take the time to come and share your views with us is very important.

You indicated that you have read the transcripts of the last meeting. Obviously, you have read the letter from Mr. D'Iberville Fortier of last June. You saw the comments made by Dr. Goldbloom last week which completely support the position of Mr. Fortier.

Mrs. Martin: Yes.

Senator Molgat: I would like to read the closing portion of what Mr. Fortier had to say in his letter of June 14, 1991. I start my reading from the second last paragraph:

... the wording of Clause 4 of this Bill in itself constitutes a dismemberment of another federal act, namely, the Official Languages Act. Any dismemberment of a federal act, particularly in as basic an area as that of official languages, can only be perceived as a legislative erosion that is incompatible with the importance of the latter's guarantees to Canada and Canadians.

In conclusion, you may recall that the Act to privatize Air Canada maintains towards this enterprise all of the obligations under the Official Languages Act. I therefore strongly recommend that you intervene in the debate so that Section 4 of Bill C-15 be amended to ensure that all the provisions of the Official Languages Act continue to apply to the designated airport authorities. Any weakening of the current policy would seem to me to constitute an unacceptable and unjustified step backward.

With that statement of Mr. Fortier and its approval last week by Dr. Goldbloom, the new commissioner, should we not change clause 4 of the bill to make it so that, indeed, it follows the intention of the Official Languages Act?

Mrs. Martin: Senator Molgat, when Air Canada was first privatized we were still a large part owner of the airline. Therefore, the Official Languages Act did apply since it was a federal institution. However, other privatizations have occurred with respect to which the Official Languages Act has

[Traduction]

Le sénateur Buchanan: Je voudrais simplement dire que je ne suis pas d'accord avec mon distingué collègue du Cap Breton. Je crois que les administrations aéroportuaires locales attireront de nouvelles compagnies aériennes dans leur région. Je crois aussi qu'elles feront tout en leur possible pour y garder les compagnies aériennes actuelles et en attirer de nouvelles. J'ai toujours été partisan de cette façon de faire.

Lorsque la politique a été annoncée, nous l'avons examinée en Nouvelle-Écosse. Même si nous n'avons rien fait en ce sens, je crois que c'est une bonne chose pour Halifax.

Le président: Si le sénateur Graham a terminé, nous passerons au sénateur Molgat.

Le sénateur Molgat: Merci, monsieur le président. Je m'excuse auprès des membres du comité de ne pas avoir été présent au début. Si l'on a déjà posé les mêmes questions et si l'on y a répondu, je suis sûr que vous me le direz.

Madame le ministre, je vous remercie d'être venue. Nous savons que les ministres sont très occupés. Il est très important que vous ayez pris le temps de venir nous faire part de vos vues.

Vous avez affirmé avoir lu le compte rendu de la dernière réunion. Vous avez manifestement lu la lettre de juin dernier de M. D'Iberville Fortier. Vous avez aussi lu les commentaires du Dr Goldbloom, la semaine dernière, qui appuient tout à fait les propos de M. Fortier.

Mme Martin: En effet.

Le sénateur Molgat: J'aimerais lire la fin de la lettre du 14 juin 1991 de M. Fortier. Je commence à l'avant-dernier paragraphe:

... le texte de l'article 4 du projet de loi démantèle en soi une autre loi fédérale, soit la Loi sur les langues officielles. Tout démantèlement d'une loi fédérale, plus particulièrement dans un domaine aussi fondamental que celui des langues officielles, ne peut être perçu que comme une érosion législative incompatible avec l'importance des garanties que cette mesure offre au Canada et aux Canadiens.

En terminant, vous vous rappelez peut-être que la loi de privatisation d'Air Canada impose à cette entreprise toutes les obligations prévues à la Loi sur les langues officielles. C'est pourquoi je vous recommande fortement d'intervenir au cours du débat afin de modifier l'article 4 du projet de loi C-15 dans le but de faire en sorte que toutes les dispositions de la Loi sur les langues officielles continuent de s'appliquer aux administrations aéroportuaires désignées. Toute érosion de la politique en vigueur me semblerait un pas en arrière inacceptable et injustifié.

Étant donné ces propos de M. Fortier, que le Dr Goldbloom, son successeur, a appuyés la semaine dernière, ne faudrait-il pas modifier l'article 4 du projet de loi afin de préciser clairement qu'il respecte l'esprit de la Loi sur les langues officielles?

Mme Martin: Sénateur Molgat, lorsqu'Air Canada a été privatisée, nous avons quand même gardé un intérêt important dans la compagnie aérienne. La Loi sur les langues officielles s'est quand même appliquée puisqu'il s'agissait d'une institution fédérale. Il y a toutefois eu d'autres privatisations aux-

[Text]

not applied because of the fact that the entity devolved into the private sector. That is what we are doing with the local airport authorities. It is something we have taken into consideration. It has been debated. It is our feeling that the clause should stand.

Senator Molgat: Madam Minister, because other things have been devolved and the protection provided by the Official Languages Act was not extended does not justify doing it again. If it was in error at that time, why compound the error? Why not follow what the Commissioner of Official Languages says?

Mrs. Martin: At that time it was not looked upon as being in error. As I have said, we have taken all the references to this clause into consideration. It was looked at when the bill was before the Commons. Having taken everything into consideration, and having considered all presentations, we feel that it should remain as it is. It is up to the committee to look at that. The Commons passed it without amendment. I leave the matter to be debated by your committee.

Senator Molgat: Is it the government's position that you are prepared to weaken the application of the Official Languages Act?

Mrs. Martin: No. We are prepared to follow through with this particular bill in the same way as was done in other situations. Crown corporations which are no longer federal operations and which have been returned to the private sector are treated in the same way.

Senator Molgat: Madam Minister, I remind you of what the Commissioner of Official Languages said last June and what Mr. Goldbloom repeated to us without any equivocation last week. This constitutes "an unacceptable and unjustified step backward." How can you say that you are not weakening the act? Your commissioner is saying that.

Mrs. Martin: You will notice in looking at the bill that portions of the Official Languages Act were retained. We are strengthening, in a sense, the fact that service to the public, which provisions did not have to stay in the bill, must be provided in both official languages to the travelling public. That is not weakening the provisions of the Official Languages Act to the travelling public. The public will still receive all their services in either English or French as required.

Senator Molgat: Yes, and Mr. Fortier and Dr. Goldbloom recognized that, but they still say that by the removal of the three clauses—and I do not remember their numbers offhand—you are, indeed, weakening the act. How else can it be interpreted but that the government is deliberately weakening the act when your Commissioner says so?

Mrs. Martin: Clauses 6, 8, 9 and 11 are still applicable and still provide the strength to ensure that the travelling public receive their services in both official languages. They are protected by the provisions of the Official Languages Act. They

[Traduction]

quelles la Loi sur les langues officielles ne s'est pas appliquée parce que l'entité avait été cédée au secteur privé. C'est ce que nous cherchons à faire avec les administrations aéroportuaires locales. Nous avons tenu compte de cette question, nous en avons débattu, et nous croyons que l'article devrait demeurer tel quel.

Le sénateur Molgat: Madame le ministre, ce n'est pas parce qu'on a cédé d'autres entités et que la protection prévue par la Loi sur les langues officielles n'a pas été reconduite qu'il faut répéter la même erreur. S'il y a eu erreur à ce moment-là, pourquoi la répéter? Pourquoi ne pas suivre les recommandations du commissaire aux langues officielles?

Mme Martin: On ne considérerait pas qu'il s'agissait d'une erreur à ce moment-là. Comme je l'ai dit, nous avons tenu compte de toutes les allusions à cette disposition. La Chambre des communes l'a examinée. Tout compte fait, et après avoir tenu compte de toutes les instances, nous estimons qu'elle ne devrait pas changer. C'est au comité qu'il incombe de prendre la décision. La Chambre des communes a adopté le projet de loi sans amendement. Je laisse votre comité débattre de la question.

Le sénateur Molgat: Le gouvernement croit-il que vous êtes disposés à affaiblir l'application de la Loi sur les langues officielles?

Mme Martin: Non. Nous sommes prêts à donner suite à ce projet de loi de la même façon que dans d'autres cas. Des sociétés d'État qui ne sont plus des entités fédérales et qui ont été privatisées sont traitées de la même façon.

Le sénateur Molgat: Madame le ministre, je vous rappelle les propos qu'a tenus le commissaire aux langues officielles en juin dernier et ce que le D^r Goldbloom nous a répété sans équivoque la semaine dernière. Il s'agit là d'un «pas en arrière inacceptable et injustifié». Comment pouvez-vous affirmer que vous n'affaiblissez pas la loi? Le commissaire lui-même l'affirme.

Mme Martin: Vous remarquerez à la lecture du projet de loi qu'on a conservé certaines parties de la Loi sur les langues officielles. En un certain sens, nous répétons qu'il faut assurer au public voyageur un service dans les deux langues officielles. Ces dispositions ne devaient pas nécessairement demeurer dans le projet de loi. Ce n'est pas affaiblir les dispositions de la Loi sur les langues officielles qui s'appliquent au public voyageur. Le public continuera d'être servi en anglais ou en français, au besoin.

Le sénateur Molgat: En effet, et M. Fortier et le D^r Goldbloom l'ont reconnu, mais ils affirment quand même qu'en supprimant les trois articles—et je ne me rappelle pas leurs numéros pour le moment—vous vous trouvez en fait à affaiblir la loi. Comment peut-on interpréter ces dispositions autrement qu'en croyant que le gouvernement affaiblit délibérément la loi lorsque votre propre commissaire l'affirme?

Mme Martin: Les articles 6, 8, 9 et 11 s'appliquent toujours et prévoient les moyens nécessaires pour faire en sorte que le public voyageur soit servi dans les deux langues officielles. Les dispositions de la Loi sur les langues officielles protègent le

[Text]

have an opportunity to go to the courts if they do not feel they are being properly treated. The strengths of the provisions of the Official Languages Act are in the bill as far as Treasury Board enforcement where necessary is concerned.

Senator Molgat: I recognize what you are saying, Madam Minister. However, you are removing three clauses and the Commissioner of Official Languages, who is responsible under an act of Parliament, says that what you are doing is wrong. How can you justify, then, what you are doing, unless you admit that you are indeed weakening the act? That is what the Commissioner is saying.

Mrs. Martin: Senator Molgat, we have taken that into consideration. As I say, we feel that we are strengthening the act in the sense that the travelling public is being protected. The languages act is there to protect the travelling public and to see that they are provided service in both official languages. We feel the necessary portions of the languages act have been retained. The matter has been looked at carefully and we feel we would like to leave the clause the way it is.

Senator Molgat: Mr. Chairman, there is no point in my continuing this question. We are at an impasse. I repeat, the Commissioner of Official Languages, who is responsible to Parliament, is telling the government that you are wrong.

Mrs. Martin: I recognize that, Senator Molgat.

Senator Molgat: Then the government is weakening the act.

The Chairman: For the record, Senator Molgat, you are referring to a letter sent to Senator Castonguay by D'Iberville Fortier.

Senator Molgat: No. I think it was a letter sent to Senator Frith. It is dated June 14, 1991. You will find it in the *Debates of the Senate* for June 17, 1991, page 220, where Senator Frith quotes from it a number of times. I repeated questions concerning it to Dr. Goldbloom last week because I wanted to be sure that Dr. Goldbloom had the same view. He confirmed that he had exactly the same view.

The Chairman: We will be hearing from Dr. Goldbloom. He is our next witness.

Mrs. Martin: Looking at it from the point of view that once the local airport authority is set up, it no longer falls under the jurisdiction of the Official Languages Act because it becomes a nonprofit organization within a province. By adding these sections of the act to the bill we have in fact strengthened it because we have ensured that certain parts of the Official Languages Act remain.

Senator Molgat: Mr. Chairman, I was about to cease my questioning, but I cannot accept the statement by the minister that this will strengthen the provisions of the Official Languages Act when the commissioner says that it is the very reverse. It does not make any sense. The commissioner responsible to Parliament for following the terms of this act is saying that it is unacceptable and unjustified.

Senator Forrestall: Senator, that is not what the minister is saying. You are not hearing her correctly. She has said that they have strengthened this bill by importing into the bill sections of the languages act.

[Traduction]

public qui peut recourir aux tribunaux s'il ne se croit pas bien traité. Le projet de loi contient les dispositions musclées de la Loi sur les langues officielles en ce qui a trait à l'application au besoin par le Conseil du Trésor.

Le sénateur Molgat: J'admets ce que vous dites, madame le ministre. Vous supprimez toutefois trois articles et le commissaire aux langues officielles, qui a des comptes à rendre en vertu d'une loi du Parlement, affirme que ce que vous faites est mal. Comment pouvez-vous justifier alors ce que vous faites à moins d'admettre que vous affaiblissez en réalité la loi? C'est ce qu'affirme le commissaire.

Mme Martin: Sénateur Molgat, nous en avons tenu compte. Comme je le disais, nous croyons renforcer la loi, car le public voyageur est protégé. Les dispositions sur les langues officielles protègent le public voyageur et font en sorte qu'il soit servi dans les deux langues officielles. Nous croyons avoir maintenu les dispositions nécessaires de la loi. La question a été analysée de près et nous aimerions garder l'article tel quel.

Le sénateur Molgat: Monsieur le président, il ne sert à rien de poursuivre cette question. C'est l'impasse. Je répète que le commissaire aux langues officielles, qui rend compte au Parlement, affirme au gouvernement qu'il est dans l'erreur.

Mme Martin: Je le reconnais, sénateur Molgat.

Le sénateur Molgat: Le gouvernement affaiblit alors la loi.

Le président: Pour les fins du compte rendu, sénateur Molgat, vous faites allusion à une lettre de D'Iberville Fortier au sénateur Castonguay.

Le sénateur Molgat: Non. Je crois qu'il s'agit d'une lettre envoyée au sénateur Frith et qui est datée du 14 juin 1991. Vous la trouverez dans les Débats du Sénat du 17 juin 1991, page 220. Le sénateur Frith la cite à quelques reprises. J'ai posé de nouveau des questions à ce sujet au Dr Goldbloom la semaine dernière parce que je voulais m'assurer que le Dr Goldbloom était du même avis; ce qu'il a confirmé.

Le président: Nous allons entendre le Dr Goldbloom. Il est notre prochain témoin.

Mme Martin: Une fois établie, l'administration aéroportuaire locale n'est plus assujettie à la Loi sur les langues officielles parce qu'elle devient une entité provinciale sans but lucratif. En ajoutant ces dispositions au projet de loi, nous l'avons en fait renforcé parce que nous avons assuré le maintien de certaines parties de la Loi sur les langues officielles.

Le sénateur Molgat: Monsieur le président, j'étais sur le point de mettre fin à mes questions, mais je ne puis accepter les propos de la ministre lorsqu'elle affirme que cela renforcera les dispositions de la Loi sur les langues officielles alors que le commissaire affirme tout à fait le contraire. Cela n'a aucun sens. Le commissaire responsable de l'application de la loi devant le Parlement affirme que c'est inacceptable et injustifié.

Le sénateur Forrestall: Sénateur, ce n'est pas ce qu'a dit la ministre. Vous l'entendez mal. Elle a affirmé que le gouvernement a renforcé le projet de loi en y ajoutant des dispositions de la Loi sur les langues officielles.

[Text]

Senator Molgat: No. You are diluting the effect of the Official Languages Act. That is exactly what the commissioner says. There was a responsibility of government to these airports. You are now giving it to someone else. In the process of doing that, you are weakening the act.

Senator Corbin: He said more. He said "dismantle," did he not? I thought I heard him use the word "dismantle"?

The Chairman: Are you through, senator?

Senator Molgat: I am through.

The Chairman: Senator Davey.

Senator Davey: I thoroughly agree with Senator Molgat. Are we talking about four airports?

Senator Bonnell: So far.

Senator Davey: How come it is only four? If it was such a great idea, how come only four? Madam Minister, how long have these four airports been in place?

Mrs. Martin: They have been in place for some time, but there never was an opportunity to take advantage of local management before we came forward with this policy in 1987.

Senator Davey: This is 1991 and you have only four airports. How come? Why is it so slow?

The Chairman: I think at the last meeting, Senator Davey, the witnesses gave us the names of the other airports that are in negotiations or that are interested. There are a number of them. There are more than four.

Senator Davey: There are only four that are operative.

The Chairman: What are the names of the other airports, for Senator Davey's sake?

Mr. Farquhar: Kamloops, Windsor, Thunder Bay, Winnipeg, Moncton, New Brunswick, Quebec City, Victoria, and soon Halifax.

Senator Davey: Are they now operative?

Mr. Farquhar: We are just concluding very protracted negotiations with Montreal, Calgary, Edmonton and Vancouver. This is a very complex legal negotiation. It is just nearing conclusion now. When we get these agreements finalized and signed, hopefully in the matter of a few weeks, then the other communities will see that it is a go because other large communities have done it. We expect to get into substantive negotiations with the communities I mentioned. I suspect there will be another half dozen or so shortly thereafter. It is not necessarily very practicable for the smaller communities, so we are probably looking at the top 15 or 20 in the country.

Senator Bonnell: Is Toronto on the list?

Mr. Farquhar: Not at the present time. No local group from there has come forward.

Mrs. Martin: This is not something that is initiated by the government; it is something that is initiated by the community. The community group must first come together. It must have

[Traduction]

Le sénateur Molgat: Non. Vous diluez l'effet de la Loi sur les langues officielles. C'est exactement ce que le commissaire dit. Le gouvernement était responsable de ces aéroports et cède maintenant ses responsabilités à un tiers. Ce faisant, il affaiblit la loi.

Le sénateur Corbin: Il a dit beaucoup plus en parlant de «démanteler», n'est-ce pas? Je croyais l'avoir entendu utiliser le mot «démanteler».

Le président: Avez-vous terminé, sénateur?

Le sénateur Molgat: Oui.

Le président: Sénateur Davey.

Le sénateur Davey: Je suis tout à fait d'accord avec le sénateur Molgat. Parlons-nous des quatre aéroports?

Le sénateur Bonnell: Jusqu'à maintenant.

Le sénateur Davey: Comment se fait-il qu'il n'y en ait que quatre? Si l'idée était tellement bonne, pourquoi quatre seulement? Madame le ministre, depuis combien de temps ces quatre aéroports existent-ils?

Mme Martin: Depuis quelque temps, mais on n'avait jamais eu l'occasion de profiter de l'administration locale avant que nous propositions cette politique en 1987.

Le sénateur Davey: Nous sommes en 1991 et vous n'avez que quatre aéroports. Pourquoi? Pourquoi faut-il tant de temps?

Le président: Je crois qu'à la dernière réunion, sénateur Davey, les témoins nous ont donné les noms des autres aéroports qui sont en négociation ou qui sont intéressés. Il y en a un certain nombre, plus de quatre.

Le sénateur Davey: Il n'y en a que quatre en exploitation.

Le président: Quels sont les autres aéroports, pour la gouverne du sénateur Davey?

M. Farquhar: Kamloops, Windsor, Thunder Bay, Winnipeg, Moncton, Nouveau-Brunswick, Québec, Victoria et Halifax bientôt.

Le sénateur Davey: Sont-ils en activité?

M. Farquhar: Nous terminons à peine avec Montréal, Calgary, Edmonton et Vancouver des négociations qui ont duré très longtemps. Ces négociations légales très complexes tirent à peine à leur fin. Lorsque les ententes seront terminées et signées, dans quelques semaines, nous l'espérons, les autres localités auront alors le feu vert parce que d'autres grandes localités auront réussi. Nous devrions commencer à négocier sérieusement avec les localités que j'ai mentionnées. Je suppose qu'il y en aura peut-être une autre demi-douzaine peu après. Ce n'est pas nécessairement très pratique pour les petites localités, et c'est pourquoi nous envisageons probablement les 15 ou 20 principaux aéroports du pays.

Le sénateur Bonnell: Ceux de Toronto sont-ils sur la liste?

M. Farquhar: Pas pour le moment. Aucun groupe local de Toronto ne s'est manifesté.

Mme Martin: Un tel projet est lancé non pas par le gouvernement, mais plutôt par la collectivité. Il faut d'abord créer un groupe communautaire qui doit disposer de personnes prêtes à

[Text]

in place the people who want to serve on the local authority. At that time they must then come forward into negotiations. Four years may seem like a long time, but that period of time has been required to get those groups in place.

As far as the first four are concerned, we must make certain that they have been thoroughly investigated to ensure that from the government's standpoint the taxpayer is protected and that the local authority has the right people in place. Good things sometimes do take longer.

Senator Davey: This is really an acute form of privatization, is it not? That is what we are talking about.

Mrs. Martin: It is allowing the community to run a service.

Senator Davey: And to ignore the Official Languages Act, as Senator Molgat said.

Mrs. Martin: No. To make sure parts of the Official Languages Act are taken into the business communities where they normally are not.

Senator Davey: But that will apply in all these matters that you are bringing forward in the spring, as I understand it? That is to say, the argument that Senator Molgat makes about the four will apply to all these airports? The Official Languages Act will be excluded.

Mr. Farquhar: The provisions of the Official Languages Act contained in the bill will apply to all the local authorities.

Senator Davey: As far as we are concerned, and I think I speak for my colleagues, that is really an unsatisfactory situation. We can talk about that later.

The Chairman: Are there new questions on this bill, Senator Stollery and Senator Buchanan?

Senator Buchanan: No.

The Chairman: Senator Stollery, on the bill?

Senator Stollery: No, Mr. Chairman. I know something about the point raised by Senator Molgat, and I agree with it, but I do not have any questions.

The Chairman: I promised Senator Corbin a short question.

Senator Corbin: I wonder, Mr. Chairman, if the minister would agree to lay before this committee the draft regulations which come under clause 4(2) of Bill C-15, and future regulations with respect to section 23(2) of the Official Languages Act. The commissioner told us last week that he knows the gist of what those regulations would contain, but the committee has not been in a position to examine them. They have a bearing on the application of the law as it concerns the Official Languages Act. I think this is very much part of the debate today.

Would it be possible for the Departments of Transport and Justice to make those draft regulations available to the committee so that we can have a peek at them and comment on them?

[Traduction]

siéger à l'administration locale. Les intéressés doivent alors amorcer les négociations. Quatre ans, cela peut sembler long, mais c'est le temps qu'il a fallu pour créer les groupes en question.

En ce qui concerne les quatre premiers, nous devons nous assurer qu'ils ont fait l'objet d'une enquête approfondie afin de protéger le contribuable et de faire en sorte que l'administration locale dispose des personnes appropriées. Un bon projet prend parfois plus de temps.

Le sénateur Davey: Il s'agit là en réalité d'une forme aiguë de privatisation, n'est-ce pas? C'est ce dont il est question.

Mme Martin: C'est permettre à la communauté d'exploiter un service.

Le sénateur Davey: Et ne pas tenir compte de la Loi sur les langues officielles, comme l'a dit le sénateur Molgat.

Mme Martin: Non. C'est plutôt faire en sorte que les milieux d'affaires tiennent compte de certains aspects de la Loi sur les langues officielles alors qu'ils ne le font normalement pas.

Le sénateur Davey: Mais cela s'appliquera sauf erreur à toutes les questions que vous présenterez au printemps, n'est-ce pas? Je veux dire que l'argument avancé par le sénateur Molgat au sujet des quatre s'appliquera à tous ces aéroports? On ne tiendra pas compte de la Loi sur les langues officielles.

M. Farquhar: Les dispositions de la Loi sur les langues officielles contenues dans le projet de loi s'appliqueront à toutes les administrations locales.

Le sénateur Davey: En ce qui nous concerne, et je crois parler au nom de mes collègues, la situation est vraiment insatisfaisante. Nous pourrions en parler plus tard.

Le président: Y a-t-il d'autres questions au sujet du projet de loi, sénateur Stollery et sénateur Buchanan?

Le sénateur Buchanan: Non.

Le président: Sénateur Stollery, vous avez des questions au sujet du projet de loi?

Le sénateur Stollery: Non, monsieur le président. Je suis un peu au courant du point soulevé par le sénateur Molgat et je suis d'accord avec lui, mais je n'ai pas d'autres questions.

Le président: J'avais promis une brève question au sénateur Corbin.

Le sénateur Corbin: Monsieur le président, la ministre consentira-t-elle à déposer devant le comité le projet de règlement prévu au paragraphe 4(2) du projet de loi C-15 et les autres règlements qui ont trait au paragraphe 23(2) de la Loi sur les langues officielles? Le commissaire nous a dit la semaine dernière qu'il est au courant de l'essentiel de ces règlements, mais le comité n'a pu les examiner. Ils ont un effet sur l'application de cette mesure en ce qui a trait à la Loi sur les langues officielles. Je crois que cet aspect est un élément important du débat aujourd'hui.

Serait-il possible pour les ministères des Transports et de la Justice de communiquer ces projets de règlement au comité afin que nous puissions y jeter un coup d'œil et les commenter?

[Text]

Mr. Farquhar: Senator, as I understand, the regulations come from Treasury Board, not from Transport Canada or the Department of Justice.

Senator Corbin: I go by the record, I am sorry.

Mr. Farquhar: They were made public in the Canada Gazette, Part I, March 23, 1991. As I understand it, they are still out for discussion and have not yet been finalized and promulgated. They are in the public domain.

Senator Corbin: Could you make copies available to this committee?

Mr. Farquhar: We could arrange to have them made available.

Senator Corbin: I am not a lawyer and I cannot find my way around these matters.

Mr. Farquhar: We can arrange with our colleagues in Treasury Board to make the public document available to you.

Senator Adams: I have just a short question, Mr. Chairman.

Madam Minister, as far as the future is concerned in terms of selling off these facilities to private enterprises, is there any limit that will be imposed? I live in the Territories where most people live in isolated areas. What affect will this bill have on the carriage of passengers and freight? Is there something to limit the traffic before a local authority can take over the operations of an airport? Are there any regulations in that regard?

Mrs. Martin: As I mentioned earlier, I have been in the far north and I know how important air service is there. It is up to the community to come forward and indicate whether they want to get involved. Then each case would be looked at individually. The one thing we would want to make sure of is that it would be for the betterment of the community and that services would be enhanced or maintained at least at the level they are at. That is one of the requirements.

Mr. Farquhar: If I might add, recently, within the last year, a number of smaller ports in the territories have been transferred to the territorial government, which is part of this whole policy of handing over to the local communities the operation of the airports. If one of the larger communities came forward with a proposal that was consistent with the supplementary principles it would be looked at on its merits.

The Chairman: The minister is running late. Are the committee members, particularly those who asked for answers to questions, satisfied that the answers have been provided? Is there anybody who has any disagreement with the information provided in the specific answers?

Senator Corbin: We do not agree with the policy, let us put it that way.

The Chairman: That was not the question. Questions were asked and answers were provided.

Minister, we thank you. Mr. Farquhar and Mr. Soucy can stay just in case they are needed.

[Traduction]

M. Farquhar: Sauf erreur, sénateur, les règlements proviennent du Conseil du Trésor et non de Transports Canada ou du ministère de la Justice.

Le sénateur Corbin: Je me fiais au compte rendu, je suis désolé.

M. Farquhar: Ils ont été rendus publics dans la Partie I de la Gazette du Canada du 23 mars 1991. Sauf erreur, ils sont encore en discussion et n'ont pas encore été promulgués. Ils sont publics.

Le sénateur Corbin: Pourriez-vous en communiquer des exemplaires au comité?

M. Farquhar: Nous pourrions le faire.

Le sénateur Corbin: Je ne suis pas avocat et j'ai de la difficulté à me retrouver dans ces questions.

M. Farquhar: Nous pouvons nous arranger avec nos collègues du Conseil du Trésor pour que les documents publics vous soient communiqués.

Le sénateur Adams: J'ai une brève question, monsieur le président.

Madame le ministre, en ce qui concerne la privatisation future de ces installations, imposera-t-on des limites? J'habite les Territoires où la plupart des gens vivent dans des régions isolées. Quel effet aura ce projet de loi sur le transport des voyageurs et des marchandises? Y a-t-il un moyen de limiter la circulation avant qu'une administration locale prenne le contrôle des activités à un aéroport? Y a-t-il des règlements à cet égard?

Mme Martin: Comme je l'ai dit plus tôt, je me suis rendue loin dans le Nord et je sais combien le service aérien y est important. C'est à la communauté de prendre l'initiative et de manifester son intérêt. Chaque cas sera alors examiné individuellement. Ce dont nous voulons nous assurer surtout, c'est que ce serait pour améliorer la communauté et que les services seraient améliorés ou maintenus au moins au niveau actuel. Voilà une des conditions.

M. Farquhar: Si vous me permettez, au cours de l'année écoulée, un certain nombre de petits aéroports des territoires ont été cédés au gouvernement territorial dans le cadre de la politique générale de cession de l'exploitation des aéroports aux localités. Si une des localités plus importantes présente une proposition conforme aux principes supplémentaires, nous en examinerons les mérites.

Le président: La ministre est en retard. Les membres du comité, et en particulier ceux qui ont demandé des réponses, sont-ils satisfaits de celles qu'on leur a fournies? Y a-t-il quelqu'un qui n'est pas d'accord avec les renseignements fournis dans les réponses?

Le sénateur Corbin: Disons que nous ne sommes pas d'accord avec la politique.

Le président: Là n'était pas la question. On a posé des questions et des réponses ont été fournies.

Madame le ministre, nous vous remercions. MM. Farquhar et Soucy peuvent rester au cas où nous aurions besoin d'eux.

[Text]

Mrs. Martin: Thank you for this opportunity and for allowing me to spend this time with you. I hope this is just one of many opportunities we will have to get together as we bring legislation before the House.

Senator Corbin: While the witnesses are taking their place may I raise a point of order or whatever? At the last meeting Senator Hays, you will recall, made a statement and some of us requested that a response to Senator Hays' statement be provided to us. I received from the clerk this package of data which says, "Please find enclosed answers to questions of witnesses at the meeting of November 21." It is all printed material. I do not think it addresses the specific point raised by Senator Hays. I have not had time to read it because it came in late. Will we receive a response to that? We had a little debate about it, if you recall.

The Chairman: We read the transcript very carefully, as Senator Hays' questions were particularly important. That is one of the ones we were looking for and it is here.

Senator Graham: Can you point us to where the answers to Senator Hays' questions can be found?

Senator Corbin: This was printed eons ago.

The Chairman: Mr. Farquhar, do you know the specific question that Senator Hays asked, as recorded in the testimony, and where the answer is to that particular question.

Mr. Farquhar: Could I find it and get back to you in a moment?

Senator Molgat: Mr. Chairman, I do not believe that I received that material.

Senator Corbin: You received some but I do not detect in there the answer to Senator Hays' points.

Senator Molgat: I have not seen this.

The Chairman: Dr. Goldbloom, welcome again and thank you for coming; I am sorry that we seem to be moving times around and inconveniencing you. Would you prefer to take questions first or do you want to make a statement?

Dr. Victor C. Goldbloom, Commissioner of Official Languages: I am at your disposal.

The Chairman: Are there any questions for Dr. Goldbloom?

Le sénateur Molgat: Docteur Goldbloom, étiez-vous dans la salle quand nous avons posé des questions au ministre au sujet de votre poste comme commissaire aux langues officielles et la lettre de monsieur Fortier et votre approbation, la semaine dernière, de cette lettre?

Monsieur Goldbloom: Sénateur Molgat, je suis arrivé il y a peut-être cinq ou six minutes. J'ai entendu une allusion à la

[Traduction]

Mme Martin: Je vous remercie de cette occasion et de m'avoir permis de passer un peu de temps avec vous. J'espère que ce n'est là qu'une des nombreuses occasions que nous aurons de nous revoir à mesure que nous présenterons des mesures législatives à la Chambre.

Le sénateur Corbin: Pendant que les témoins prennent place, puis-je soulever un rappel au Règlement? À la dernière réunion, vous vous rappellerez que le sénateur Hays a fait une déclaration et que certains d'entre nous ont demandé une réponse aux propos du sénateur Hays. J'ai reçu du greffier le document suivant, où l'on me dit ceci: «Veuillez trouver ci-joint les réponses aux questions posées par les témoins à la réunion du 21 novembre.» Ce sont des imprimés et je ne crois pas qu'ils répondent aux points particuliers soulevés par le sénateur Hays. Je n'ai pas eu le temps de lire les documents parce qu'ils me sont arrivés à la dernière minute. Recevrons-nous une réponse à ces questions? Si vous vous rappelez, nous avons eu un bref débat à ce sujet.

Le président: Nous avons lu le compte rendu très attentivement, car les questions du sénateur Hays étaient particulièrement importantes. C'est un des aspects que nous avons abordés.

Le sénateur Graham: Pouvez-vous nous dire où l'on peut trouver les réponses aux questions du sénateur Hays?

Le sénateur Corbin: Ces documents ont été imprimés il y a des siècles.

Le président: Monsieur Farquhar, connaissez-vous la question précise que le sénateur a posée et qui a été versée au compte rendu, et savez-vous où se trouve la réponse à la question en particulier?

M. Farquhar: Pourrais-je la trouver et vous revenir dans un instant?

Le sénateur Molgat: Monsieur le président, je ne crois pas avoir reçu ces documents.

Le sénateur Corbin: Vous en avez reçu une partie, mais je n'y trouve pas de réponse aux points soulevés par le sénateur Hays.

Le sénateur Molgat: Je n'ai pas vu ces documents.

Le président: Bienvenue de nouveau, docteur Goldbloom, et nous vous remercions d'être venu. Je regrette que nous déplaçons les heures de séance et que nous vous incommodions. Préférez-vous répondre aux questions d'abord ou voulez-vous faire une déclaration?

M. Victor C. Goldbloom, Commissaire aux langues officielles: Je m'en remets à vous.

Le président: Y a-t-il des questions pour le Dr Goldbloom?

Senator Molgat: Dr. Goldbloom, were you present when we put questions to the Minister concerning your position as Commissioner of Official Languages, Mr. Fortier's letter and your approval of the said letter last week?

Dr. Goldbloom: Senator Molgat, I came in about five or six minutes ago. I heard somebody refer to my predecessor's letter, but I was not here before to follow the whole discussion.

[Text]

lettre de mon prédécesseur mais je n'étais pas ici auparavant pour suivre toute la discussion.

Le sénateur Molgat: Je vais essayer d'être juste envers ce que le ministre a dit. Elle a dit que ce que faisait le gouvernement, en fait, renforçait le projet de loi puisqu'il mettait une certaine section de la *Loi sur les langues officielles* dans ce projet de loi. Mais au total, c'est une réduction de l'effet de la *Loi sur les langues officielles*, n'est-ce pas?

Monsieur Goldbloom: C'est comme cela que je perçois le choix fait par le gouvernement en rédigeant ce projet de loi puisqu'il ne permet qu'à une partie de la *Loi sur les langues officielles* de s'appliquer aux régimes qui existeront suite à la privatisation.

Le sénateur Molgat: Si ce gouvernement ou tout gouvernement, persiste dans une voie de privatisation, chaque fois qu'on fait une privatisation là où la Loi les langues officielles avait effet auparavant, si on ne met pas dans l'accord de privatisation, la protection aux langues officielles, petit à petit nous allons éliminer, peut-être pas éliminer, mais certainement réduire l'effet de cette loi, n'est-ce pas?

Monsieur Goldbloom: Je ne suis pas renseigné de façon précise quant aux intentions des intéressés. Je crois comprendre que ce qui est proposé maintenant est le début d'un processus qui pourra éventuellement s'étendre à d'autres aéroports. Donc, nous créons ici un précédent qui va s'appliquer dans l'avenir.

C'est pour cette raison qu'ayant pesé le pour et le contre avec autant d'objectivité que possible et avec l'esprit ouvert, que j'ai fini par tirer la même conclusion que mon prédécesseur: la loi étant la loi, s'appliquant en ce moment à un domaine d'activité qui est appelé à passer au secteur privé, devra continuer de s'appliquer dans son intégralité.

Le sénateur Molgat: Est-ce dans la responsabilité de votre poste de suivre les projets de loi du gouvernement pour voir si la loi est toujours bien appliquée.

Monsieur Goldbloom: Dans la mesure où ce qui est prévu dans la loi ou dans un régime comme celui qui est proposé, tombe toujours sous la juridiction du commissaire. Le commissaire a le droit de recevoir des plaintes dans certains domaines. Le commissaire a le droit de faire enquête dans certains domaines.

Nous parlons ici, notamment, du domaine de la langue de travail. Si un domaine est exclu de l'application des mesures proposées et échappe donc à la responsabilité et au pouvoir du commissaire, le commissaire n'y peut rien.

Le sénateur Molgat: Le commissaire a-t-il l'obligation de marquer le point, de faire des commentaires, de rendre la chose publique? Peut-il informer le Parlement?

Monsieur Goldbloom: Il a la liberté de le faire. Il est appelé à faire rapport au Parlement, étant un officier du Parlement nommé par les deux Chambres, mais toujours dans le domaine qui lui est attribué selon la loi.

Le sénateur Molgat: Mais ce domaine c'est de protéger la *Loi sur les langues officielles*?

Monsieur Goldbloom: Exactement, sénateur Molgat.

[Traduction]

Senator Molgat: I will try to be fair about the Minister's comment. She said that the government was indeed strengthening the bill by including a certain clause of the *Official Languages Act*. The bottom line is that this is undermining the impact of the *Official Languages Act*, is it not?

Dr. Goldbloom: That is how I see the choice made by the government in this bill, since it allows only part of the *Official Languages Act* to impact on systems which will exist following privatization.

Senator Molgat: If this government, or any government for that matter, keeps on privatizing, every time there is privatization, where the *Official Languages Act* previously applied, if the privatization agreement does not provide for official languages protection, the impact of the said legislation will if not disappear, almost certainly diminish, will it not?

Dr. Goldbloom: I have no definite information as far as the stakeholders' intentions are concerned. I understand that what is proposed now is the beginning of a process which might eventually include other airports. We are thus establishing a precedent for the future.

This is why, having weighted the pros and cons as objectively as possible and with an open mind, I ended drawing the same conclusion as my predecessor: the law being the law, and since it applies now to an area which will be privatized eventually, it shall continue to apply in full.

Senator Molgat: Is it within your responsibility to follow government bills in order to ascertain whether legislation is still applied properly?

Dr. Goldbloom: As far as what is provided for in legislation or under a system such as the one which is proposed remains under the Commissioner's jurisdiction. The Commissioner is empowered to hear complaints and make enquiries in certain areas.

We are discussing language of work here among other things. If an area is outside the jurisdiction of the proposed legislation and thus outside the Commissioner's responsibility and powers, the Commissioner can do nothing.

Senator Molgat: Must the Commissioner make a point, make comments and make the matter public? Can he inform Parliament?

Dr. Goldbloom: He is at liberty to do so. He is accountable to Parliament, being an officer of Parliament appointed by both Houses, but only in his legislated area of responsibility.

Senator Molgat: However, he is responsible for protecting the *Official Languages Act*?

Dr. Goldbloom: Exactly, Senator Molgat.

[Text]

Le sénateur Molgat: On nous dit qu'il y a eu d'autres privatisations où la *Loi sur les langues officielles* n'a pas été appliquée, êtes-vous au courant de cela?

Monsieur Goldbloom: Il y a le cas de Petro Canada où la majeure partie de l'activité de cette société est sous juridiction provinciale, c'est l'extraction du pétrole qui, si je comprends bien, est de juridiction fédérale mais le commerce est du ressort des provinces. C'est une raison qui a été invoquée pour expliquer pourquoi cette privatisation n'a pas été faite sous le régime de la *Loi sur les langues officielles*.

Le sénateur Molgat: Comme commissaire, est-ce que vous considérez que c'était une bonne chose?

Monsieur Goldbloom: Sénateur Molgat, l'autre jour, lorsque j'ai eu l'honneur de comparaître devant ce comité, j'ai pris la position que le Canada est un pays où nous reconnaissons deux langues officielles. Un pays où nous essayons d'être respectueux des besoins et des intérêts des citoyens.

À cette fin, afin de respecter les citoyens et d'être courtois à leur endroit, nous avons créé un système de fourniture de services aux citoyens Canadiens dans l'une ou l'autre des langues, selon les besoins réels, selon les concentrations de population. Pour moi, c'est cela le Canada.

Pour moi ça demeure le Canada parce que ce sont les mêmes citoyens et citoyennes qui sont intéressés, que ce soit dans le secteur public ou dans le secteur privé. Le secteur public a des responsabilités particulières, étant le secteur public, ayant une responsabilité globale à l'endroit des citoyens.

Mais il me semblerait regrettable que le fait, pour une activité, de passer, pour des raisons jugées opportunes par le législateur à un moment donné de notre histoire du secteur public au secteur privé, ne devrait pas modifier les conditions dans lesquelles le public est servi, ni les conditions dans lesquelles les citoyens canadiens peuvent travailler.

Le sénateur Molgat: Je vous remercie, monsieur Goldbloom, je pense que votre exposé est excellent.

Il y a deux ou trois ans ou peut-être quatre, je ne le sais pas, le gouvernement avait proposé des changements dans la *Loi sur les langues officielles* et c'était pour renforcer cette loi, c'est le cas?.

Monsieur Goldbloom: Oui, en effet, sénateur Molgat.

Le sénateur Molgat: Pourtant ici, avec ce projet de loi, on fait le contraire.

Monsieur Goldbloom: C'est mon impression. Peut-être si vous me permettez une parenthèse, parce que je suis ici depuis cinq mois seulement et la privatisation de Petro Canada a eu lieu avant mon arrivée, donc, je n'étais pas au courant d'un détail qui ne manque pas d'importance.

En réponse à vos questions, à l'époque de cette privatisation, le commissaire aux langues officielles a offert la recommandation ou a argumenté pour que la *Loi sur les langues officielles* s'applique à Petro Canada après la privatisation.

Le sénateur Molgat: Je vous remercie, monsieur Goldbloom.

Le sénateur Corbin: Monsieur Goldbloom, on nous a dit que ces entités du secteur privé qui ne seront plus assujetties à la *Loi sur les langues officielles*, seront assujetties à des lois pro-

[Traduction]

Senator Molgat: We have been told that in other privatizations, the *Official Languages Act* has not been enforced. Are you aware of such cases?

Dr. Goldbloom: There is the Petro Canada case where most of the corporation's operations are under provincial jurisdiction. I understand that oil extraction is under federal jurisdiction, but that trade is under provincial jurisdiction. This is one of the reasons involved to explain why this privatization has not happened pursuant to the *Official Languages Act*.

Senator Molgat: As Commissioner, do you consider that good?

Dr. Goldbloom: Senator Molgat, the other day, when I had the honour to appear before this Committee, I said that Canada was a country where two official languages are recognized, where we strive to respect the citizens' needs and interests.

That is why in order to respect the country's citizens and for reasons of courtesy, we have established a system providing Canadian citizens with services in either language, according to actual needs and population. For me, that is Canada.

As far as I am concerned, this is still Canada because the same citizens are concerned, in both the public and private sectors. The public sector has its own responsibilities as such, being generally accountable to the people.

However, it would seem that privatization, for reasons deemed timely by legislators at a given point in time in our history, should not change the conditions of service to the public, nor the working conditions of Canadian citizens.

Senator Molgat: Thank you, Dr. Goldbloom, for your excellent comments.

Two or three years ago, maybe four, I don't remember exactly, amendments to the *Official Languages Act* were put forward by the government in order to strengthen this legislation, were they not?

Dr. Goldbloom: Indeed, Senator Molgat.

Senator Molgat: However, with this legislation, the government does the contrary.

Dr. Goldbloom: That is what I think. If I may be allowed a small digression: since I have been here for five months only and since the privatization of Petro Canada happened before, I was not aware of a very important detail.

To answer your questions, when that privatization happened, the Official Languages Commissioner recommended or argued in favour of Petro Canada being subject to the *Official Languages Act* following privatization.

Senator Molgat: Thank you, Dr. Goldbloom.

Senator Corbin: Dr. Goldbloom, we have been told that these private sector entities which will not be subject to the *Official Languages Act* anymore will have to abide by provin-

[Text]

vinciales. Est-ce que, à votre connaissance, il existe, au niveau des juridictions provinciales, des lois qui garantissent le service au public voyageur dans les deux langues officielles?

Monsieur Goldbloom: Monsieur le Président, je ne suis pas parfaitement renseigné là-dessus et je devrais peut-être aller aux renseignements pour obtenir des précisions.

À part le Nouveau-Brunswick qui reconnaît deux langues officielles, je ne connais pas de législations qui, dans le cas du public voyageur, offrent une protection des intérêts linguistiques au niveau provincial.

Le sénateur Corbin: Même pas au Québec?

Monsieur Goldbloom: Pas à ma connaissance, non, sénateur Corbin. Les lois du Québec, on le sait, font du français la langue de cette province. Nous avons donc des frictions entre les conditions créées par la loi fédérale sur les langues officielles et les conditions créées par la loi provinciale.

Le sénateur Corbin: Monsieur le Président, je ne poserai pas d'autres questions car j'en ai posées au ministre. Le sénateur Molgat a posé des questions assez difficiles. Je vous recommande de lire le compte-rendu de ce comité pour éviter des répétitions en ce moment.

Le sénateur Molgat: . . . et précises, sénateur Corbin.

Le sénateur Corbin: . . . des questions claires, nettes et précises et dont les réponses ont eu pour effet de nous dire: on regrette "boys and girls" mais les intérêts du secteur privé passent avant la loi sur les langues officielles. Ça se résume à cela.

Le sénateur Grimard: Docteur Goldbloom, vous avez parlé tout à l'heure de privatisation de Petro Canada, mais vous savez qu'il y a d'autres privatisations qui ont eu lieu et la langue de travail n'a pas été appliquée. Je pense, par exemple, lorsqu'on a transféré les hôtels du Canadien National, alors, dans ce cas là, il n'y a pas eu d'obligation, par la loi ou autre, d'appliquer la partie concernant la langue de travail. Vous êtes au courant de cela?

Il y a également Eldorado Nuclear qui a aussi été privatisée et il n'a pas été question d'appliquer la *Loi des langues officielles* relativement au travail.

Il y a également deux autres compagnies, Theratronics et Nordion, qui ont aussi été privatisées et dans ces deux cas-là, il n'a pas été question de langue de travail. J'aimerais avoir vos commentaires parce que tout à l'heure vous avez insisté sur Petro Canada. J'aimerais avoir vos commentaires sur ces trois privatisations-là.

Monsieur Goldbloom: Sénateur Grimard, vous m'excuserez une certaine franchise, ma réponse est simple, je crois que c'était des erreurs. On a manqué l'occasion de confirmer la nature même du pays.

Je vous ai dit il y a quelques instants que j'avais abordé l'étude de ce dossier avec l'esprit ouvert parce que je ne voudrais pas que nous imposions des fardeaux indus au secteur privé. J'en suis.

Mais ma conclusion, après mûre réflexion, est celle que j'ai partagée avec les membres de cette commission. La nature du Canada exige de nous que nous respections nos héritages, nos

[Traduction]

cial legislation. To your knowledge, is there, at the provincial level, legislation guaranteeing service in both official languages to the travelling public?

Dr. Goldbloom: Mr. Chairman, I am not perfectly informed in these matters and maybe I should obtain details.

Except for New Brunswick which recognizes two official languages, I am not aware of any legislation which would protect the language interests of the travelling public at the provincial level.

Senator Corbin: Not even in Quebec?

Dr. Goldbloom: Not to my knowledge, Senator Corbin. According to Quebec legislation, French is the language of the province. That is why there are frictions between conditions under the federal official languages legislations and under the provincial legislation.

Senator Corbin: Mr. Chairman, I have no more questions, since I questioned the Minister. Senator Molgat has put quite difficult questions. I would recommend reading this Committee's proceedings in order to avoid repetition at this time.

Senator Molgat: . . . and precise questions, Senator Corbin.

Senator Corbin: . . . clearcut questions, the answers to which told us that: sorry, boys and girls, but the private sector's interests take precedence on the Official Languages Act. That's all there is to it.

Senator Grimard: Dr. Goldbloom, you spoke about the privatization of PetroCanada a few moments ago, but you are aware of other privatizations which happened, where the language of work provisions were not enforced. There is for example the transfer of the Canadian National's hotels where there was no mandatory provision, legislated or otherwise, to enforce this section about the languages of work. Are you aware of that case?

There is also Eldorado Nuclear which was privatized and where there was no mention at all of enforcing the *Official Languages Act* at work.

Two additional corporations, Theratronics and Nordion, have been privatized. In both cases, there was no mention of the language of work. I would like to have your comments because you emphasized Petro Canada a few moments ago. I would like to have your comments on the three privatizations mentioned above.

Dr. Goldbloom: Senator Grimard, please excuse my frankness. My answer is very simple: I believe those were mistakes. The opportunity to confirm the very nature of the country was missed.

I said a few moments ago that I had started examining that case with an open mind because I did not want to impose an undue burden on the private sector, which I am part of.

After a due period of reflection, I came to the conclusion I shared with the members of this Committee. The very nature of Canada demands that our heritage, our roots and both our

[Text]

racines et nos deux langues officielles. J'aimerais que ce que soit autant dans le secteur privé que dans le secteur public.

Le sénateur Grimard: Avant que vous arriviez, le sénateur Corbin nous a parlé des rapports qui ont été émis par votre département et entre autre, il a signalé le fait que la majorité des plaintes qui ont été reçues par le commissaire provenaient de, peut-être que je ne les donnerai par dans l'ordre Poste Canada...

Le sénateur Corbin: Pas la majorité, sénateur Grimard. J'ai dit, le plus fort pourcentage des plaintes venaient de trois ministères dont Poste Canada et Transport Canada. Je vous ai référé au rapport du commissaire de 1984 et 1990 et j'ai toute la collection, si cela vous intéresse.

Le sénateur Grimard: Je vous crois, sénateur Corbin, ce n'est pas là le sens de ma question. Je voulais simplement que le docteur Goldbloom soit au courant de ce qui s'est passé.

Ma question est la suivante: les plaintes que vous avez reçues en ce qui concerne Transport Canada, est-ce que c'étaient des plaintes basées sur la langue de service ou la langue de travail? Pourriez-vous me donner le pourcentage des plaintes qui ont été faites relativement à la question de la langue de travail dans les aéroports?

Monsieur Goldbloom: À 90 pour cent les plaintes que nous recevons portent sur la langue de service au public.

Le sénateur Grimard: Je vous remercie, docteur Goldbloom.

Le sénateur Molgat: Docteur Goldbloom, est-ce que ce serait trop vous demander que votre service suive attentivement toutes les privatisations qu'on nous promet, et qu'il fasse rapport aux deux Chambres la minute qu'une loi est proposée?

Monsieur Goldbloom: En principe, ce ne serait pas trop nous demander. La loi nous accorde certaines responsabilités et nous devons les accomplir.

Il est vrai que le commissaire se permet de temps en temps de faire des observations sur d'autres situations qui ne font pas partie strictement de sa juridiction selon la loi.

Je ne voudrais ni rejeter l'idée, ni m'aventurer trop en donnant un engagement que je ne serais peut-être pas en mesure de respecter. Je suis certainement prêt à faire tout ce que je pourrai, avec mon équipe, pour suivre ces choses-là et pour faire le rapport qui me paraîtra utile aux deux Chambres.

The Chairman: I know a little about the operations of the office of your predecessor. As I recall there was a meeting daily in preparing the annual report. In answer to Senator Molgat's question, I would assume that you would be monitoring every single issue on a day-to-day basis, whether you spoke immediately about it or whether it was in the annual report.

Dr. Goldbloom: We certainly monitor those things that are within our jurisdiction. What I understand Senator Molgat to be asking is whether we would undertake to follow the evolution of all future privatizations. I am quite disposed to make an effort in that regard and to provide useful observations, useful assessments. I am just a little hesitant to make a blanket commitment, not knowing how far that might take us and whether the commissioner would in fact have sufficient jurisdiction to be able to deal with every such dossier. The willingness is cer-

[Traduction]

official languages be respected. I would like to see that in both the private and the public sectors.

Senator Grimard: Before you came in, Senator Corbin talked about the reports by your Commission and he emphasized that the majority of complaints received by the Commissioner concerned, maybe I will not give them in order, Canada Post...

Senator Corbin: Not the majority of them, Senator Grimard. I said that the highest percentage of complaints concerned three departments, among which Canada Post and Transport Canada. I referred to the Commissioner's report for 1984 and 1990, and I have the whole collection if you are interested.

Senator Grimard: I believe you, Senator Corbin. That is not the meaning of my question. I only wanted Dr. Goldbloom to be aware of what happened.

My question is this: did the complaints you received about Transport Canada deal with the language of service or with the language of work? What is the percentage of complaints dealing with the language of work in the airports?

Dr. Goldbloom: About 90p. 100 of the complaints we received dealt with the language of service to the public.

Senator Grimard: Thank you, Dr. Goldbloom.

Senator Molgat: Dr. Goldbloom, would it be asking too much of your department to follow closely all these privatizations which are announced and to report to both Houses as soon as legislation is put forward?

Dr. Goldbloom: That should not be asking too much from us, in principle. We are given certain responsibilities by way of legislation which we must implement.

It is true that, from time to time, the Commissioner makes comments about other cases which are not strictly under his legislated jurisdiction.

I would neither reject the idea nor be too bold by giving an undertaking that I might not be in a position to uphold. I would definitely be willing to do whatever is in my power, with my officials, to follow such things and to put out the report which I will consider useful to both Houses.

Le président: Je sais un peu comment fonctionnait le bureau de votre prédécesseur. Sauf erreur, il y avait réunion quotidienne lorsqu'on préparait le rapport annuel. Pour répondre à la question du sénateur Molgat, je suppose que vous suivriez chaque question au jour le jour, que ce soit pour en parler sur-le-champ ou dans le rapport annuel.

M. Goldbloom: Nous suivons certainement les questions qui relèvent de notre compétence. Si je comprends bien, le sénateur Molgat demande si nous nous engagerions à suivre l'évolution de toute privatisation future. Je suis tout à fait disposé à faire un effort en ce sens et à fournir des observations et des évaluations utiles. Toutefois, j'hésite un peu à prendre un engagement général sans savoir jusqu'où cela pourrait nous mener et si le commissaire aurait en fait la compétence nécessaire pour traiter chaque dossier du genre. Nous y sommes cer-

[Text]

tainly there. It is clearly the responsibility of the commissioner to keep Parliament informed of the condition in which the two languages are used in this country and the degree to which the interests, desires and needs of citizens are respected by those at the federal level who are required to respond to those needs.

Le sénateur Molgat: Si ce n'était, monsieur Goldbloom, de la lettre que votre prédécesseur a envoyée au sénateur Frith, il est fort possible que nous ayons manqué la question.

Vous connaissez vous-même, avec votre expérience, les pressions parlementaires, on a toutes espèces de projets de loi, on a tellement de dossiers, que peut-être nous n'aurions pas remarqué qu'il y avait ici une attaque aux langues officielles. Cela aurait pu passer inaperçu. Il me semble qu'il serait très important que nous soyons informés par vous.

Monsieur Goldbloom: Monsieur le Président, laissez-moi dire que ce sujet a été touché dans le dernier rapport annuel. Je répète, dans une certaine mesure, ce que j'ai déjà dit: j'avais commencé l'étude du dossier avec l'esprit ouvert et avec un souci d'objectivité et d'équilibre dans mon évaluation. La lettre de mon distingué prédécesseur n'est pas le premier élément du dossier dont j'ai pris connaissance.

J'ai pris connaissance du dossier par rapport au projet de loi et par la suite j'ai pris connaissance d'autres documents, dont la lettre que monsieur Fortier a adressée au sénateur Frith. C'est ma propre évaluation qui s'est trouvée à coïncider en tous points avec le point de vue exprimé par monsieur D'Iberville Fortier.

Senator Spivak: It is self-evident that it is the same citizens whether the enterprise is federal or private. You mentioned their needs, desires and interests in terms of the Official Languages Act. Since the point has been made many times that a number of other entities have been privatized and have not been required to have these particular sections apply to them, would such a change require an amendment to the Official Languages Act? If the government were to decide at some point that it would be preferable to have all the privatizations retroactive coincident with the needs, interests and desires of those citizens to have the Official Languages Act apply, what would it take? Could it be done by regulation? As I see it, this is not necessarily an attack on the Official Languages Act. It is one policy direction and another policy direction perhaps in conflict.

Dr. Goldbloom: It is my impression that it would require legislation, whether it be an amendment to the Official Languages Act as such or special legislation dealing with actions that have been taken or might be taken in the future. The scope of the Official Languages Act is at the federal level. It does not apply to the private sector.

If there were a wish on the part of the legislature to make the Official Languages Act apply more widely to the private sector, then legislation would be necessary to bring that about.

Senator Spivak: Of course, the other way would be for provinces to declare themselves bilingual. If all the provinces were to become bilingual, this would not require federal intervention.

[Traduction]

tes disposés. Il incombe clairement au commissaire de tenir le Parlement au courant des conditions d'utilisation des deux langues au Canada et de la mesure dans laquelle les intérêts, les désirs et les besoins des citoyens sont respectés par ceux qui, au niveau fédéral, doivent y répondre.

Senator Molgat: Dr. Goldbloom, were it not for your predecessor's letter to Senator Frith, it is really possible that we might have missed this matter.

With your experience, you are aware of the nature of parliamentary pressure. There are all kinds of bills and so many cases that we might not have noticed that official languages were under attack. This might have gone unseen. It seems to me that it would be very important that you keep us informed.

Dr. Goldbloom: Mr. Chairman, let me say that the matter has been raised in our latest annual report. I will repeat part of what I said already: I had started reviewing the case with an open mind, striving for an objective and balanced assessment. The letter of my distinguished predecessor is not the first element of the case that I perused.

I perused the case in relation to the bill and then I read other documents, among which Mr. Fortier's letter to Senator Frith. It is my own assessment which happens to coincide entirely with Mr. d'Iberville Fortier's views.

Le sénateur Spivak: Il est évident que les citoyens sont les mêmes, que l'entreprise soit fédérale ou du secteur privé. Vous avez parlé des besoins, des désirs et des intérêts en fonction de la Loi sur les langues officielles. Comme on a fait valoir à maintes reprises que d'autres entités ont été privatisées et qu'il n'a pas été nécessaire de leur imposer les articles en question, faudrait-il modifier la Loi sur les langues officielles? Si le gouvernement devait décider à un moment donné qu'il serait préférable que toutes les privatisations coïncident rétroactivement avec les besoins, les intérêts et les désirs des citoyens qui souhaitent que la Loi sur les langues officielles s'applique, que faudrait-il faire? Pourrait-on le faire par voie réglementaire? Sauf erreur, il ne s'agit pas nécessairement d'une attaque à l'endroit de la Loi sur les langues officielles. Il s'agit plutôt de deux orientations de politique divergentes.

M. Goldbloom: J'ai l'impression qu'il faudrait légiférer, que ce soit en modifiant la Loi sur les langues officielles ou en présentant une mesure spéciale portant sur des mesures prises dans le passé ou qui pourraient l'être à l'avenir. La Loi sur les langues officielles est une mesure fédérale qui ne s'applique pas au secteur privé.

Si l'assemblée législative voulait que la Loi sur les langues officielles s'applique davantage au secteur privé, il faudrait alors légiférer à cette fin.

Le sénateur Spivak: Bien entendu, l'autre façon de procéder serait que les provinces se déclarent bilingues. Si toutes les provinces devenaient bilingues, le gouvernement fédéral n'aurait pas à intervenir.

[Text]

Senator Corbin: Mr. Chairman, I want to put a final comment or question to the Commissioner of Official Languages. It is repeating the question I put to the minister. Currently, and since the existence of the office of the Commissioner of Official Languages, you have had so many complaints from the travelling public respecting the non-application or lack of services in the official languages across Canada. If that has been the case over the years, as is stated in every one of the reports—and I have all those from 1984 up to 1990 in my office and the rest of them are at home—what will be the situation in the future under these proposals? Surely you are liable to receive more complaints than ever.

In the same question may I make the following comment? I suspect that a lot of your complainants have given up the ghost. I have noted that the best service in both languages in major airports is still outside the province of Quebec. I am glad to recognize that. What in the world can we or you do? You said that you are going to raise your voice as a private citizen. You said that much last week. How can we get people to understand that the Official Languages Act was an attempt to glue this country together, albeit a very modest effort? It is not shoving French or English down anyone's throat. And yet we have had the affirmation or the confirmation, maybe both, that the act is indeed being diluted.

People from Quebec, I suspect, are tired of complaining. They have decided to go their way, as the polls show. A lot of them feel they are not part of this country anymore. They are sick and tired of asking to be served in their language and not getting a kind response. So I suspect that the percentage of dissatisfied people is much greater than what is being reported to you.

I think the whole act, and all the efforts put in it over the years, is coming apart. I really do. I detected insensitivity on the part of the government spokesman today, saying that private business is private business—

On va respecter les acquis tant que les titulaires seront là mais quand ils seront disparus, c'est le marché libre, tant sur le côté monétaire que sur le côté linguistique.

Mr. Goldbloom: Mr. Chairman, Senator Corbin, it is certainly true that not everyone who has an unsatisfactory experience formulates a complaint. It must certainly be true that there are people who, for one reason or another—

Senator Corbin: Order! I cannot hear the answer. People are talking.

The Chairman: Order. Thank you.

Mr. Goldbloom: It is certainly true that there are people who, for one reason or another, do not continue to complain if they have felt frustrated. We try, and we are making a particular effort at this present time, to be as responsive as we can and as communicative as we can with the complaining public, to make people feel that their complaints are being taken seriously and that they are being treated as human beings. We are trying to increase our verbal and personal communication with people who communicate with us.

[Traduction]

Le sénateur Corbin: Monsieur le président, j'aurais un dernier commentaire ou une dernière question à adresser au commissaire aux langues officielles. Je répète la question que j'ai posée à la ministre. À l'heure actuelle, et depuis la création du bureau du Commissaire aux langues officielles, vous avez reçu tellement de plaintes du public voyageur au sujet de la non-application de la loi ou du manque de service dans les langues officielles, d'un littoral à l'autre. Si ce fut le cas au fil des ans, comme on peut le voir dans chacun des rapports—et j'ai tous ceux de 1984 à 1990 à mon bureau, et les autres chez moi—que se passera-t-il à la suite des propositions à l'étude? Vous risquez sûrement de recevoir plus de plaintes que jamais.

Puis-je faire le commentaire suivant dans le cadre de ma question? Je soupçonne qu'une foule de plaignants ont rendu l'âme. J'ai constaté que dans les grands aéroports, le meilleur service dans les deux langues est toujours offert à l'extérieur du Québec. Que pouvons-nous faire, ou que pouvez-vous faire? Vous avez dit que vous lèveriez la voix en tant que citoyen. Vous l'avez dit la semaine dernière. Comment amener les gens à comprendre que la Loi sur les langues officielles était une tentative, très modeste quand même, d'unification du pays? Ce n'est pas faire avaler de force l'anglais ou le français à quiconque. On nous affirme ou confirme toutefois, peut-être les deux, que l'on affaiblit en fait la loi.

Je suppose que les Québécois sont fatigués de se plaindre. Comme les sondages l'indiquent, ils ont décidé de prendre leur sort en main. Beaucoup d'entre eux sentent qu'ils ne font plus partie du Canada. Ils en ont assez de demander d'être servis dans leur langue et de se faire répondre brutalement. C'est pourquoi je soupçonne que le pourcentage des insatisfaits est beaucoup plus élevé que ce que l'on vous signale.

Je crois que la loi et tous les efforts déployés au fil des ans commencent à se désintégrer. Je le crois vraiment. J'ai cru entrevoir une certaine insensibilité chez les représentants du gouvernement aujourd'hui, qui affirment que le secteur privé, c'est le secteur privé—

What has been acquired will be upheld as long as the stakeholders are there, but after they disappear, it will be a free market, both in the financial and the linguistic area.

M. Goldbloom: Monsieur le président, sénateur Corbin, il est vrai que ce ne sont pas tous ceux qui ont vécu une expérience insatisfaisante qui se plaignent. Il doit certainement y avoir des gens qui, pour une raison ou pour une autre—

Le sénateur Corbin: À l'ordre, je n'entends pas la réponse. Il y a des gens qui parlent.

Le président: À l'ordre! Je vous remercie.

M. Goldbloom: Il y a certainement des gens qui, pour une raison ou pour une autre, cessent de se plaindre après s'être sentis frustrés. Nous faisons des efforts spéciaux en ce moment pour répondre aux plaintes du mieux possible et communiquer le mieux possible avec le public qui se plaint. Nous essayons de convaincre les gens que leurs plaintes sont prises au sérieux et qu'ils sont traités comme des êtres humains. Nous essayons de communiquer davantage, verbalement et en personne, avec les gens qui communiquent avec nous.

[Text]

Senator Corbin: My criticism was not addressed to the office.

Mr. Goldbloom: I understand that, senator, and it was not in a defensive sense that I was saying it, but rather to say that we are trying to make people feel it is worthwhile to complain, that it does have a value, that it does get somewhere. I think, though, it is important that we look at what is being proposed here. There is an effort made in the bill to cause the travelling public to continue to be served. The part of the Official Languages Act which concerns language of work is not reproduced in this, is not given application.

One of the arguments appears to be that we have to be competitive and in order to be competitive we have to avoid all unnecessary costs. And yet, at the same time, I hear many Canadians say that the fact we have capability in two languages increases and enhances our competitiveness. And I feel a paradox in that.

I am also concerned that over a period of time, if we are not protecting the right of Canadians to work in their language, their right may be frittered away or taken away.

I am concerned when I hear that we should not apply language of work requirements to privatized airport administrations because we have to be competitive with airports surrounding us, and particularly in northeastern United States. It seems to me that if the right of language of work in airports in the province of Quebec is not protected, those who are likely to lose their assurance of being able to work in their language are English-speaking Canadians, and if we are working entirely in French are we more competitive with English-speaking airports in the United States? I find a paradox in that interpretation as well.

Finally, to me the Official Languages Act, the existence of the position of Commissioner of Official Languages, is a contribution to the unity of the country. It is in that sense that I am trying to carry out my functions and to communicate with the Canadian public. It is a matter of ensuring that the public feels comfortable and positive with regard to the country which is called upon to serve them and from which they expect consideration and courtesy. It is to me, in that sense, a very important element of Canadian unity. It is Canadian unity that we are reconsidering at this time, I hope with the result that we will convince each other that the country must stay together.

The Chairman: With that very eloquent reply, Dr. Goldbloom, we thank you very much. We also thank Mr. Nadon and Mr. Thérien, your associates, for coming.

As I mentioned at the last meeting, Dr. Goldbloom, I am sure that your head would have been a little larger had you heard the comments made by both Houses in the resolution that confirmed your appointment. It was well deserved. Thank you very much.

Mr. Goldbloom: Thank you.

The Chairman: With respect to a matter brought up by either Senator Corbin or Senator Molgat, the original idea was that the officials of the department would be here to answer all

[Traduction]

Le sénateur Corbin: Je ne critiquais pas votre bureau.

M. Goldbloom: Je comprends, sénateur, et je n'agissais pas sur la défensive en m'exprimant ainsi. Je voulais plutôt dire que nous essayons de convaincre les gens qu'il vaut la peine de se plaindre, que leur démarche a une certaine valeur et qu'elle donne des résultats. Il importe toutefois d'examiner ce que l'on propose ici. Le projet de loi vise à assurer le maintien du service au public voyageur. La partie de la Loi sur les langues officielles qui porte sur la langue de travail n'est pas reproduite dans cette mesure, qui ne l'applique pas.

On semble prétendre qu'il faut être compétitif et qu'à cette fin, il faut éviter tous les coûts inutiles. En même temps, j'entends par ailleurs nombre de Canadiens affirmer que notre capacité dans deux langues favorise la compétitivité. J'y vois un paradoxe.

Je crains aussi qu'avec le temps, si nous ne protégeons pas le droit des Canadiens de travailler dans leur langue, celui-ci ne disparaisse graduellement ou ne leur soit enlevé.

Lorsque j'entends dire qu'il ne faudrait pas appliquer les exigences relatives à la langue de travail aux administrations aéroportuaires du secteur privé parce qu'il faut rivaliser avec les aéroports voisins, et particulièrement avec ceux du nord-est des États-Unis, cela m'inquiète. Si l'on ne protège pas le droit à la langue de travail dans les aéroports du Québec, ce sont les Canadiens anglophones qui risquent de perdre le droit de pouvoir travailler dans leur langue. Si nous travaillons uniquement en français, serons-nous plus en mesure de rivaliser avec les aéroports de langue anglaise des États-Unis? Je trouve qu'il y a aussi un paradoxe dans cette interprétation.

Je considère enfin que la Loi sur les langues officielles et le poste de Commissaire aux langues officielles contribuent à l'unité du pays. C'est dans cette optique que j'essaie d'exécuter mes fonctions et de communiquer avec le public canadien. Il faut que le public se sente à l'aise et ait une attitude positive à l'égard du pays qui doit le servir et dont il a attend considération et courtoisie. En un certain sens, c'est pour moi un élément important de l'unité canadienne. C'est l'unité canadienne que nous remettons en question à l'heure actuelle et j'espère que nous pourrions nous convaincre mutuellement que le pays doit rester uni.

Le président: Sur cette réponse très éloquente, docteur Goldbloom, nous vous remercions beaucoup. Nous remercions aussi MM. Nadon et Thérien, vos collègues, de vous avoir accompagné.

Comme je l'ai mentionné à la dernière réunion, docteur Goldbloom, je suis sûr que les commentaires des deux chambres qui se retrouvent dans la résolution confirmant votre nomination auraient pu vous enfler la tête. Ils étaient toutefois bien mérités et je vous remercie.

M. Goldbloom: Je vous remercie.

Le président: En ce qui a trait à une question soulevée par le sénateur Corbin ou le sénateur Molgat, il était prévu à l'origine que les fonctionnaires du ministère viendraient répondre à

[Text]

the questions that were posed the last time, and a number of them were printed and distributed. Specifically, the question raised by Senator Hays was one of the questions that Mr. Farquhar was prepared to answer and we did not give him a chance to answer.

Would you please pose Senator Hays' question and then give your answer?

Mr. Farquhar: I am referring to the transcript of the previous meeting. The first question was:

Is there a document or something I could take a look at that sets out the principles that the government is trying to achieve by doing this?

That is the supplementary principles which I believe have been distributed to members of the committee.

The second question was:

Is there something that names the Airports Transfer Task Force?

We interpret that to mean the members of the local authority, which you have, and also the members of the Airport Transfer Advisory Board, which I also believe was included in the material distributed to you.

The third question is:

In the negotiations with the local airport authorities, is there a guideline that assures public access to information on how the airport authority conducts its business in terms of some of the questions which were asked here regarding fees paid to directors and other matters? It seems to me that public scrutiny is one way of assuring responsible conduct in that area.

I think public scrutiny is critical to the oversight role with respect to what the directors pay themselves. There is provision in the ground lease with the local airport authorities, and also, I should mention, in the provincial enabling legislation, for the LAA's in Edmonton and Calgary, whereby there must be an annual public meeting. They must make public their annual financial report and capital expenditure proposals in general form. In addition, there is a provision for an independent operational audit, if you would like to call it that, a review of the role and operations of the local airport authority. That report can be made available to the public on demand.

Finally, there are very stringent audit provisions which we are just finalizing in our negotiations and that is one reason we chose not to provide written replies to this particular question. But there will be very stringent audit provisions, which I think will help to ensure that the public's interest will be very much protected.

The next question relates to:

—potential rundown of a capital facility or asset within 60 years or less if the authority failed, and the federal government then getting it back because of the rundown. I would be interested in a comment on whether or not that

[Traduction]

toutes les questions posées à la séance précédente. On en a imprimé et distribué un certain nombre. Plus précisément, la question posée par le sénateur Hays était une de celles auxquelles M. Farquhar était prêt à répondre et nous ne lui en avons pas donné la chance.

Pourriez-vous poser la question du sénateur Hays et y répondre ensuite?

M. Farquhar: Je me reporte au compte rendu de la réunion précédente. La première question était la suivante:

Y a-t-il un document ou autre chose que je pourrais étudier qui établit les principes de ce que le gouvernement essaie de faire en agissant ainsi?

Il s'agit des principes supplémentaires qui, sauf erreur, ont été distribués aux membres du comité.

La deuxième question était la suivante:

Y a-t-il un document qui établit le Groupe de travail sur la cession des aéroports?

Nous croyons que l'on veut parler ici des membres de l'administration locale, dont les noms vous ont été communiqués, ainsi que des membres du Conseil consultatif sur la cession des aéroports, dont les noms étaient aussi inclus dans les documents qui vous ont été distribués, sauf erreur.

La troisième question était la suivante:

Les négociations avec les administrations aéroportuaires locales prévoient-elles des lignes directrices qui garantissent que le public pourrait suivre les activités de l'administration aéroportuaire en ce qui concerne notamment les honoraires payés aux membres du conseil d'administration, par exemple? L'examen par le public me semble une façon d'assurer une conduite responsable à cet égard.

Je crois que l'examen par le public est un élément crucial du rôle de surveillance en ce qui a trait à la rémunération que s'accordent les membres du conseil d'administration. Le bail foncier signé avec les administrations aéroportuaires locales, et je devrais aussi mentionner les lois habilitantes des provinces dans le cas des AAL d'Edmonton et de Calgary, comportent une disposition qui prévoit une réunion annuelle publique. Les AAL doivent rendre publics leurs états financiers annuels et leurs projets d'investissement généraux. Une vérification opérationnelle indépendante, si l'on peut s'exprimer ainsi, soit un examen du rôle et des activités de l'administration aéroportuaire locale, est aussi prévue. Le rapport peut être rendu public sur demande.

Enfin, nous sommes en train de mettre la dernière main à des dispositions très sévères en ce qui a trait à la vérification et c'est une des raisons pour lesquelles nous avons choisi de ne pas répondre par écrit à cette question en particulier. Il y aura toutefois, au sujet de la vérification, des dispositions très sévères qui devraient à mon avis aider à protéger les intérêts du public.

La question suivante porte sur:

—la détérioration éventuelle de l'infrastructure ou d'un bien d'équipement en 60 ans ou moins si l'administration échoue et si le gouvernement fédéral reprend en main le bien en question à cause de la détérioration. Le gouverne-

[Text]

is a concern of the government in negotiating these agreements, and whether or not it involves an ongoing relationship with Transport Canada officials and the local authorities in an overseeing manner, or in some way, to ensure that that type of thing does not happen.

Again, the audit provisions, I think, will provide that kind of protection very carefully. There is also an obligation on the local airport authority to run the airport as a first-class airport, and it is effectively defined that they must maintain it in the same operating condition as they find it today and make sure it is kept up to international standards. That, of course, will be monitored on an ongoing basis. Indeed, if they do not keep it up to the international standards of the day, they could be found in default of the provisions of the Crown lease.

The last question related effectively to a question concerning the United States. It reads:

It is the case in which Canada wants to have better access to U.S. markets but is unable to obtain that access because the U.S. has followed this route and because the local authority, for example, in Denver, will not make a gate available to a Canadian airline because of Denver interests. I am not sure whether such a situation exists in Denver or not, but let us, for argument's sake, say that it does. The interests of the United States might be that Canada or another country, but Canada in particular should perhaps be given better access because Canada has been in a position to give American airlines access.

Is there something in this negotiation that is directed at that type of problem?

Not specifically, but I think the senator was focusing on the current open skies negotiations between the two countries. I think it is important to recognize that the situations in Canada and the United States are quite different in that in the United States the airlines tend to control the gates, which is one of the difficulties that the local airport authorities themselves have in the States, whereas in Canada the airlines do not control access to the gates, the government currently does. In the future the local airport authorities will. I think it is very much to the advantage of the local airport authority to maintain that control to ensure flexibility and to be able to encourage other airlines to use the facility.

I believe those are all the questions that the senator posed.

The Chairman: Thank you Mr. Farquhar.

Senator Corbin: You have nothing else to add to his concern with respect to the derogation of the complete agreement between the local airport authority and the federal government? Mr. Richardson and Mr. Soucy responded to that. I am just inquiring if you have anything supplementary to add.

Mr. Farquhar: Could you give me the page reference?

Senator Corbin: I have the printed version here. I can read you the paragraph. It is rather long. But Senator Hays said:

[Traduction]

ment y pense-t-il lorsqu'il négocie les contrats en question et y aurait-il une relation courante entre les administrations locales et les dirigeants du ministère des Transports qui pourraient jouer un rôle de surveillance ou autre afin d'éviter que cela se produise?

Là encore, je crois que les dispositions relatives à la vérification assureront la protection en question. L'administration aéroportuaire locale doit aussi exploiter l'aéroport comme un aéroport de première classe, et il est prévu qu'elle doit le maintenir dans le même état qu'aujourd'hui et s'assurer qu'il respecte les normes internationales. On suivra bien entendu la situation couramment. En fait, si l'administration ne maintient pas l'aéroport au niveau des normes internationales en vigueur, elle pourrait se retrouver en défaut d'exécution par rapport aux dispositions du bail de l'État.

La dernière question portait en fait sur un aspect intéressant les États-Unis. La voici:

Il s'agit du cas où le Canada veut avoir un meilleur accès à des marchés américains mais est incapable de l'obtenir parce que les États-Unis ont emprunté la même voie et que l'administration locale de Denver, par exemple, ne met pas de porte d'accès à la disposition d'un transporteur aérien canadien pour protéger des intérêts locaux. Je ne sais pas si c'est le cas à Denver ou non, mais supposons que ce le soit pour les fins de l'argument. Dans l'intérêt des États-Unis, il faudrait peut-être donner au Canada ou à un autre pays, mais au Canada en particulier, un meilleur accès parce que le Canada est en mesure de faire de même pour des lignes aériennes américaines.

Y a-t-il un élément de négociation qui porte sur ce genre de problème?

Pas précisément, mais je crois que le sénateur faisait allusion aux négociations «Ciel ouverts» en cours entre les deux pays. Il importe de reconnaître que la situation n'est vraiment pas la même au Canada qu'aux États-Unis, où les lignes aériennes ont tendance à contrôler les portes d'accès. C'est là un des problèmes qu'ont les administrations aéroportuaires locales aux États-Unis, alors qu'au Canada, les lignes aériennes ne contrôlent pas l'accès aux portes. C'est le gouvernement qui le fait. À l'avenir, ce seront les administrations aéroportuaires locales qui le feront. Je crois qu'il est très avantageux pour l'administration aéroportuaire locale de garder ce contrôle afin de s'assurer une certaine flexibilité et de pouvoir encourager d'autres compagnies aériennes à utiliser leurs installations.

Je crois que ce sont là toutes les questions que le sénateur a posées.

Le président: Merci, monsieur Forquhar.

Le sénateur Corbin: Vous n'avez rien d'autre à ajouter en ce qui a trait à l'atteinte à l'entente complète entre l'administration aéroportuaire locale et le gouvernement fédéral? MM. Richardson et Soucy y ont répondu. Je demande tout simplement si vous avez autre chose à ajouter.

M. Farquhar: Pourriez-vous me préciser la page?

Le sénateur Corbin: J'ai la version imprimée ici. Je puis vous lire le paragraphe. Il est plutôt long. Le sénateur Hays a déclaré ceci:

[Text]

For clarification, what I was looking for was the extent to which the complete agreement between the local airport authority and the federal government is a public document. Having questioned the wisdom of doing this, the motivation for the question is that the best assurance we can have for the affairs being conducted properly is that they be conducted publicly. If the agreement is known, and if there are annual reporting requirements, and this relationship between the municipal and provincial governments is maintained and there is some oversight, then it seems to me that there are some problems. I am not sure we get anywhere in this way because it will be more work than there was before.

It seems to me that what the Government of Canada had in mind, and has done what it can, is to ensure that it operates in an efficient and fair way to the public. Enhanced revenues means more costs. More costs mean that somebody has to pay for them. That would presumably be the community served, either through higher air fares or higher rates for parking. I guess the extent to which the community is involved in the whole thing and sees both the agreement and what happens is the best protection that they can have.

I cannot speak for him, but the answer was not totally satisfactory to Senator Hays and I was wondering if you had anything else to add.

Mr. Farquhar: I have one or two points. First, I mentioned in response to the earlier question the provisions for annual public meetings, the audit provisions which are very stringent, the default provisions, the five-year independent review of the airport operations, all of which I think lend themselves to the accountability of the local authority.

Second, as you have seen, the members of the authority are appointed by various public or quasi-public bodies such as the chamber and, in some instances, the board of trade and the Law society, all of whom I believe have a certain public responsibility and accountability on their own and I believe they want to ensure that their representative is performing in the best interests of the public.

So I think those deal with the accountability. With respect to the information concerning the agreements and the transaction itself, that remains to be seen, but I think the view of the government would be that, to the extent possible, all of the documentation would be become public. The one caveat is with respect to the Access to Information Act whereby it may well be that the local airport authorities, for their own commercial privileged reasons, would wish to keep certain financial aspects of the ground lease terms privileged information for competitive reasons. And as you know, the Access to Information Act requires both parties to make information public. But from our perspective, as officials providing advice on this matter, our view is that all of the information should be made public to the absolute extent possible because it is in the public interest.

[Traduction]

Pour plus de précision, je voulais savoir dans quelle mesure l'entente complète entre l'administration aéroportuaire locale et le gouvernement fédéral est un document public. Après avoir affirmé que je doutais de la sagesse de cette politique, je posais ma question parce que la meilleure garantie que nous puissions avoir que tout se déroulera de la façon appropriée, c'est l'examen public. Si l'entente est connue, si elle prévoit des rapports annuels obligatoires, si ses liens entre l'administration municipale et le gouvernement provincial sont maintenus et s'il y a des oublis, il me semble alors qu'il y a des problèmes. Je ne suis pas sûr que ce soit un progrès, parce qu'il y aura plus de travail qu'auparavant.

Il me semble que le gouvernement du Canada voulait faire et a fait son possible pour fonctionner de façon efficace et équitable pour le public. L'augmentation des recettes entraîne des coûts et si les coûts augmentent, quelqu'un doit payer. Ce sera probablement la communauté desservie qui payera plus cher pour prendre l'avion ou stationner. Je suppose que la meilleure protection pour la communauté consiste à s'intéresser à toute l'affaire, à connaître l'entente et à savoir ce qui se passe.

Je ne puis parler en son nom, mais la réponse n'a pas été entièrement satisfaisante pour le sénateur Hays. Je me demandais si vous aviez quelque chose à ajouter.

M. Farquhar: J'ai un ou deux points à ajouter. Tout d'abord, en réponse à la question précédente, j'ai mentionné les dispositions qui prévoient des réunions publiques annuelles, les dispositions relatives aux vérifications qui sont très strictes, les dispositions relatives aux défauts, l'examen quinquennal indépendant des activités de l'aéroport. À mon avis, toutes ces mesures se prêtent à la reddition de comptes par l'administration locale.

Deuxièmement, comme vous l'avez vu, les membres de l'administration sont nommés par divers organismes publics ou parapublics comme les chambres de commerce et, dans certains cas, les boards of trade et les sociétés d'avocats qui ont tous à mon avis une certaine responsabilité devant le public à qui ils rendent des comptes. Je crois que ces entités veulent s'assurer que leur représentant agit dans les meilleurs intérêts du public.

Je crois donc que ces questions portent sur la reddition de comptes. En ce qui a trait aux renseignements sur les contrats et la transaction même, cela reste à voir. Je crois que le gouvernement estimerait que dans la mesure du possible, tous les documents deviendraient publics. La seule réserve a trait à la Loi sur l'accès à l'information en vertu de laquelle il se pourrait très bien que les administrations aéroportuaires locales, pour leurs propres raisons commerciales, souhaitent maintenir la confidentialité de certains aspects financiers du bail foncier pour des raisons de concurrence. Comme vous le savez, la Loi sur l'accès à l'information exige que les deux parties rendent des renseignements publics. Quant à nous, à titre de fonctionnaires donnant des conseils sur la question, nous estimons que tous les renseignements devraient être rendus publics dans la mesure du possible, parce qu'il y va de l'intérêt du public.

[Text]

Senator Corbin: Thank you on behalf of Senator Hays.

The Chairman: Thank you very much Mr. Farquhar.

Senator Atkins: Mr. Chairman, I wonder whether we are at the stage now where we should examine this bill on a clause-by-clause basis.

Senator Graham: Mr. Chairman, before we get to the clause- by-clause study could I return to some matters that I raised earlier with the minister, and suggestions I made with respect to the increases in cost to the air traveller, to airlines, and most particularly in Atlantic Canada? Could I do that, because the minister indeed questioned the veracity of some of the suggestions that I was making.

The Chairman: Senator Graham, the answer is yes. The mistake was made at the first meeting of this committee when I asked the witnesses not to be restricted to a bill which is very narrow and focused. So I opened it up to questions which had no relationship to the bill and therefore I will continue in that way and let you have the floor.

Senator Molgat: And we compliment you, Mr. Chairman.

Senator Graham: I just want to refer to the *Vanguard*. As you know, it is published in Yarmouth, Nova Scotia. This is the edition of Tuesday, October 3, 1990. The headline is "Transport Canada's user fees endangering future Air Nova". In the *Daily Gleaner* of October 26, 1990, which is from Fredericton, the headline reads: "Hikes Will Hit Atlantic Canada Hardest". "Airport user fee increase to hit Atlantic Canada hard". From the *Financial Post* of Tuesday, November 20, 1990, "Airlines brace for \$300M Ottawa hit". And from the *Daily Gleaner* of Saturday, October 27, "Airline Ticket Prices May Go Up 27 Per Cent". I am going to read the first paragraph, Mr. Chairman.

When combined with the new federal Goods and Services Tax which starts in January, 1991, a proposed increase by Transport Canada of airport service fees paid by airlines could drive up ticket prices by as much as 27 per cent, says the Air Atlantic comptroller Charles Cook.

Finally from the *Globe and Mail*, "Air carriers balk at hike in airport fees, Atlantic region hit hardest, officials say". I am sorry, I have not got the date but I will provide it to all honourable senators. I think it is important for me to read a couple of paragraphs, Mr. Chairman.

Transport Canada's plan to increase airport user fees for airlines will hit Atlantic Canada hardest, forcing up ticket prices and threatening service to the region, say officials of Air Nova, a big Atlantic carrier.

[Traduction]

Le sénateur Corbin: Je vous remercie au nom du sénateur Hays.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Farquhar.

Le sénateur Atkins: Monsieur le président, je me demande si nous en sommes rendus à l'étude article par article du projet de loi.

Le sénateur Graham: Monsieur le président, avant de passer à l'étude article par article, pourrais-je revenir à certaines questions que j'ai abordées plus tôt avec la ministre, et à certains points que j'ai soulevés à l'égard des augmentations des frais pour les voyageurs aériens, les lignes aériennes et plus particulièrement la région de l'Atlantique? Pourrais-je y revenir, parce que la ministre elle-même a mis en doute la véracité de certains de mes propos?

Le président: Oui, sénateur Graham. Nous avons commis l'erreur à la première réunion du comité, lorsque j'ai demandé aux témoins de ne pas s'en tenir à un projet de loi dont la portée est très étroite et focalisée. J'ai donc accepté des questions qui n'avaient aucun lien avec le projet de loi et c'est pourquoi je continuerai dans la même veine. Vous avez la parole.

Le sénateur Molgat: Nous vous en félicitons, monsieur le président.

Le sénateur Graham: Je voudrais simplement citer le *Vanguard*, qui, comme vous le savez, est publié à Yarmouth, en Nouvelle-Écosse. Je veux parler de la livraison du mardi 3 octobre 1990. Le gros titre est: «Les frais d'utilisation de Transports Canada mettent en danger l'avenir d'Air Nova». Dans le numéro du 26 octobre 1990 du *Daily Gleaner*, de Fredericton, on lit la manchette suivante: «Les augmentations frapperont la région de l'Atlantique le plus durement». «L'augmentation des frais d'utilisation des aéroports frappera la région de l'Atlantique le plus durement». Dans le *Financial Post* du mardi 20 novembre 1990, on lit: «Les compagnies aériennes se préparent à un choc de 300 millions de dollars d'Ottawa». Le *Daily Gleaner* du samedi 27 octobre titrait: «Les billets d'avion pourraient augmenter de 27 p. 100». Je vais vous lire le premier paragraphe, monsieur le président.

Jumelée à la nouvelle taxe sur les produits et services fédérale, qui entre en vigueur en janvier 1991, une augmentation des frais de service des aéroports payés par les compagnies aériennes, que propose Transports Canada, pourrait faire grimper de 27 p. 100 les prix des billets, affirme le contrôleur d'Air Atlantique, Charles Cook.

Enfin, on lisait dans le *Globe and Mail*: «Les transporteurs aériens se rebellent face à l'augmentation des frais aéroportuaires: la région de l'Atlantique sera frappée le plus durement». Je regrette, je n'ai pas la date, mais je la fournirai à tous les sénateurs. Je crois qu'il importe de lire quelques paragraphes, monsieur le président.

L'augmentation des frais d'utilisation des aéroports que Transports Canada prévoit d'imposer aux lignes aériennes frappera la région de l'Atlantique le plus durement, fera augmenter les prix des billets et menace le service dans la région, affirment les dirigeants d'Air Nova, important transporteur de l'Atlantique.

[Text]

"It's without question a serious threat to the viability of our operations," spokeswoman Mary Keith said yesterday. "It's cheaper for us to fly out of Vancouver or Toronto than it is in Atlantic Canada."

The proposed increase in user fees, part of a cost-recovery program that Ottawa wants to implement next year, would make landings in Eastern Canada more expensive than anywhere else in the country, Ms Keith said.

Those costs would total about \$1-million for Air Nova next year and would be passed on to consumers, she added.

In a letter to federal MPs, marketing director Bruce MacLellan said the recovery plan would eventually make Halifax the most expensive of nine major Canadian airports, including those in Toronto, Montreal and Vancouver.

Landing a Boeing 747 in Halifax would cost about \$2,676, compared with \$616 in Toronto, while a Dash 8 landing in Halifax would cost \$121.60, compared with \$37.60 in Vancouver, Mr. MacLellan said.

Mr. Chairman, I rest my case and I am sure that the honourable minister would be happy to have all this information. Mr. Richardson, the Parliamentary Secretary, is still here and I would ask him to convey this information directly to the minister.

Senator Stollery: I am sorry to interrupt, but on a point of order, it is now 6 o'clock. There are meetings taking place at 6 o'clock. Normally you are supposed to adjourn at 6 o'clock. In fact there is a rule about that.

The Chairman: I don't think there is any rule about that, not in the committee. I asked for a head start and Senator Molgat was kind enough to grant that yesterday. We started at 4 o'clock so that we could be through by 7 o'clock. We will be through long before 7 o'clock. We have a motion by Senator Atkins to go to clause-by-clause study. Is that agreed?

Senator Molgat: I have just one comment, Mr. Chairman. I want to compliment you and the staff. I complained last week in the Senate about documents not being forthcoming and you provided us today with the complete documents. Compliments to you and the staff.

Senator Stollery: Mr. Chairman, with respect, I do not agree that a committee can sit after 6 o'clock, and I think you will find it in the Senate rules. But we can take that up at some other point. It affects votes and people's ability to attend. It does not only affect me. There may be others who have to go elsewhere. We could start holding committee meetings any time in the 24-hour period but we have certain rules to allow the place to function properly. I think this is getting a little thick, but anyway.

[Traduction]

« Cette décision représente sans aucun doute un grave danger pour la viabilité de notre entreprise, a affirmé hier la porte-parole Mary Keith. Il nous coûte moins cher de décoller de Vancouver ou de Toronto que de la région de l'Atlantique. »

À la suite de l'augmentation proposée des frais d'utilisation, qui s'inscrit dans le cadre du programme de recouvrement des coûts qu'Ottawa veut mettre en œuvre l'année prochaine, il en coûterait plus cher pour atterrir dans l'Est du Canada que partout ailleurs au pays, a déclaré M^{me} Keith.

Ces coûts représenteraient au total environ un million de dollars pour Air Nova l'année prochaine et seront transmis aux consommateurs, a-t-elle ajouté.

Dans une lettre qu'il adressait aux députés fédéraux, le directeur du marketing Bruce MacLellan a affirmé que le plan de relance ferait éventuellement de Halifax le plus coûteux des neuf principaux aéroports du Canada, y compris ceux de Toronto, Montréal et Vancouver.

Il en coûterait environ 2 676 \$ pour faire atterrir un Boeing 747 à Halifax, comparativement à 616 \$ à Toronto. L'atterrissage d'un Dash 8 à Halifax coûterait 121,60 \$, contre 37,60 \$ à Vancouver, a déclaré M. MacLellan.

Je m'en tiens à cela, monsieur le président, et je suis persuadé que la ministre sera heureuse de recevoir tous ces renseignements. M. Richardson, le secrétaire parlementaire, est encore ici et je lui demanderais de transmettre ces renseignements directement à la ministre.

Le sénateur Stollery: Je suis désolé de vous interrompre, mais j'invoque le Règlement. Il est maintenant 18 h et il y a des réunions à 18 h. Il faudrait normalement lever la séance à 18 h. Le Règlement contient en fait un article à ce sujet.

Le président: Je ne crois pas qu'il y ait de règle à ce sujet, pas au comité. J'ai demandé à commencer plus tôt et le sénateur Molgat a eu l'amabilité de le permettre hier. Nous avons commencé à 16 h afin de pouvoir terminer au plus tard à 19 h. Nous aurons terminé bien avant 19 h. Le sénateur Atkins a proposé de passer à l'étude article par article. Le comité est-il d'accord?

Le sénateur Molgat: Un bref commentaire, monsieur le président. Je voudrais vous féliciter, vous et le personnel. Je me suis plaint la semaine dernière au Sénat de ne pas avoir reçu de documents et vous nous avez fourni la documentation complète aujourd'hui. Je vous félicite, vous et le personnel.

Le sénateur Stollery: Avec tout le respect que je vous dois, monsieur le président, je ne crois pas qu'un comité puisse siéger après 18 h et je crois que vous le trouverez dans le Règlement du Sénat. Nous pourrions toujours aborder la question à un autre moment. Cela affecte les votes et la présence possible des intéressés. Je ne suis pas le seul à être affecté. Il y a peut-être d'autres personnes qui doivent se rendre ailleurs. Nous pourrions entreprendre des séances de comité n'importe quand au cours de la période de 24 heures, mais nous avons certaines règles pour permettre un fonctionnement approprié. Je crois qu'on exagère un peu, mais quoi qu'il en soit.

[Text]

The Chairman: Is it agreed that we go to clause-by-clause study?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Is it the intention of any honourable senator to propose an amendment?

Senator Molgat: Yes.

The Chairman: Can you indicate the clause.

Senator Molgat: Yes, clause 4. I have it here in both languages.

The Chairman: Shall the title and clause 1, the short title, stand?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Agreed.
Shall clause 2 carry?

Hon. Senators: Carried.

The Chairman: Shall clause 3 carry?

Hon. Senators: Carried.

The Chairman: Shall clause 4 carry?

Senator Molgat: No. I move that, clause 4 be deleted and replaced by the following:

4. Where the Minister has sold, leased or otherwise transferred an airport to a designated airport authority, on and after the transfer date the Official Languages Act applies to the airport authority, with such modifications as the circumstances require, to the authority in relation to the airport as if

(a) the authority were a federal institution; and

(b) the airport were an office or facility of that institution, other than its head or central office.

The Chairman: Have we copies?

Senator Molgat: Yes, I have copies in both languages. Basically it restores the Official Languages Act completely.

The Chairman: Is there any comment or discussion before I put the question?

Senator Forrestall: Without the benefit of a copy in front of me, does the senator intend, in his motion, to delete both 4(1) (a) and (b) and 4 (2)?

Senator Molgat: Yes, clause 2 disappears altogether and it is a complete new clause 4.

Senator Forrestall: Thank you.

Senator Molgat: I do not think I need to give any explanation. I think the questions that I asked make self-evident what I am doing.

The Chairman: Any further comment? Are you prepared to vote on the amendment? All those in favour of the amendment please raise their hands. Will you please read out the names of the Liberal senators who are entitled to vote?.

[Traduction]

Le président: Le comité est-il d'accord pour passer l'étude article par article.

Les voix: D'accord.

Le président: Des sénateurs ont-ils l'intention de proposer un amendement?

Le sénateur Molgat: Oui.

Le président: Pourriez-vous nous dire à quel article.

Le sénateur Molgat: Oui, à l'article 4. J'ai l'amendement ici dans les deux langues.

Le président: Le titre et l'article 1, le titre abrégé, sont-ils reportés?

Des voix: D'accord.

Le président: D'accord.
L'article 2 est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le président: L'article 3 est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le président: L'article 4 est-il adopté?

Le sénateur Molgat: Non. Je propose que l'article soit supprimé et remplacé par ce qui suit:

4. À la date de cession d'un aéroport à une administration aéroportuaire désignée, la Loi sur les langues officielles s'applique, compte tenu des adaptations de circonstance, à certaines administrations, pour ce qui est de l'aéroport, au même titre que s'il s'agissait d'une institution fédérale, et l'aéroport est assimilé au bureau de cette institution, à l'exclusion de son siège ou de son administration centrale.

Le président: En avons-nous des copies?

Le sénateur Molgat: Oui, j'en ai des copies dans les deux langues. L'amendement rétablit essentiellement la Loi sur les langues officielles.

Le président: Y a-t-il des commentaires ou des discussions avant que je passe au vote?

Le sénateur Forrestall: Je n'ai pas de copie devant moi, mais le sénateur a-t-il l'intention par sa motion de supprimer à la fois les alinéas 4(1) a) et b) et le paragraphe 4(2)?

Le sénateur Molgat: Oui, l'article 2 disparaît complètement et est remplacé par un article 4 entièrement nouveau.

Le sénateur Forrestall: Merci.

Le sénateur Molgat: Je ne crois pas avoir besoin de vous donner d'autres explications. Je crois que les questions que j'ai posées précisent clairement ce que je veux faire.

Le président: D'autres commentaires? Êtes-vous prêts à voter sur l'amendement? Que tous ceux qui sont en faveur de l'amendement lèvent la main. Voulez-vous lire le nom des sénateurs libéraux qui ont droit de vote?

[Text]

Mr. Denis Robert, Clerk of the Committee: Senator Adams, Senator Bonnell, Senator Corbin, Senator Frith or Molgat, Senator Graham and Senator Thériault.

Senator Forrestall: How many is that?

Mr. Robert: Five. Senator Thériault is absent and has not been replaced.

The Chairman: There are five voting in favour of the amendment. Is that correct?

Mr. Robert: Correct.

The Chairman: All those opposed to the amendment please raise your hands. We will read the names out first.

Mr. Robert: Senator Atkins, Senator Berntson, Senator Buchanan, Senator Forrestall, Senator Grimard, Senator MacDonald, Senator Ross, Senator Murray or Lynch-Staunton.

The Chairman: How many are there?

Mr. Robert: Seven.

The Chairman: I declare the amendment defeated. Shall clause 4 carry?

Senator Molgat: On division.

The Chairman: Shall clause 5 carry?

Hon. Senators: Carried.

The Chairman: Shall clause 6 carry?

Hon. Senators: Carried.

The Chairman: Shall clause 7 carry?

Hon. Senators: Carried.

The Chairman: Shall clause 1, the short title, carry?

Hon. Senators: Carried.

The Chairman: Shall the title carry?

Hon. Senators: Carried.

The Chairman: Shall I report the bill without amendment?

Senator Molgat: On division.

The Chairman: On division.

Thank you very much. The meeting is adjourned.

The committee adjourned.

[Traduction]

M. Denis Robert, greffier du comité: Les sénateurs Adams, Bonnell, Corbin, Frith ou Molgat, Graham et Thériault.

Le sénateur Forrestall: Combien y en a-t-il?

M. Robert: Cinq. Le sénateur Thériault est absent et n'a pas été remplacé.

Le président: Il y a cinq voix en faveur de l'amendement. Est-ce exact?

M. Robert: Oui.

Le président: Que tous ceux qui s'opposent à l'amendement lèvent la main. Nous lirons d'abord les noms.

M. Robert: Les sénateurs, Atkins, Bernston, Buchanan, Forrestall, Grimard, MacDonald, Ross, Murray ou Lynch-Staunton.

Le président: Combien y en a-t-il?

M. Robert: Sept.

Le président: Je déclare l'amendement rejeté. L'article 4 est-il adopté?

Le sénateur Molgat: À la majorité des voix.

Le président: L'article 5 est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le président: L'article 6 est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le président: L'article 7 est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le président: L'article 1 et le titre abrégé sont-ils adoptés?

Des voix: Adopté.

Le président: Le titre est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le président: Dois-je faire rapport du projet de loi sans amendement?

Le sénateur Molgat: À la majorité des voix.

Le président: À la majorité des voix.

Merci beaucoup. La séance est levée.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
Ottawa, Canada K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :
Groupe Communication Canada — Édition
Ottawa, Canada K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From Transport Canada:

Mr. M. E. Farquhar, Deputy Executive Director, Airport Transfer Task Force;

Mr. Yvon Soucy, Special Policy Advisor, Airport Transfer Task Force.

From the Office of the Commissioner of Official Languages:

Dr. Victor C. Goldbloom, Commissioner of Official Languages;

Mr. Marc Thérien, Director General, Policy Division;

Mr. Jean-Claude Nadon, Director General, Complaints and Audits Division.

De Transport Canada:

M. M. E. Farquhar, directeur exécutif adjoint, Groupe de travail sur la cession des aéroports;

M. Yvon Soucy, conseiller principal, politique, Groupe de travail sur la cession des aéroports.

Du Commissariat aux langues officielles:

M. Victor C. Goldbloom, commissaire aux langues officielles;

M. Marc Thérien, directeur général, Direction des politiques;

M. Jean-Claude Nadon, directeur général, Direction des plaintes et vérifications.



Third Session
Thirty-fourth Parliament, 1991-92

SENATE OF CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

Transport and Communications

Chairman:
The Honourable FINLAY MACDONALD

Thursday, February 6, 1992

Issue No. 5

First Proceedings on:

The inquiry into CN Rail to sell
the main railway line between
Truro and Sydney, Nova Scotia

APPEARING:

The Honourable Ken Streach,
Minister of Transportation and Communications
Government of Nova Scotia

WITNESSES:

(See back cover)

Troisième session de la
trente-quatrième législature, 1991-1992

SÉNAT DU CANADA

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

Transports et des communications

Président:
L'honorable FINLAY MACDONALD

Le jeudi 6 février 1992

Fascicule n° 5

Premier fascicule concernant:

Enquête sur la décision du CN Rail
de vendre la voie principale reliant
Truro à Sydney en Nouvelle-Écosse

COMPARAÎT:

L'honorable Ken Streach,
Ministre des transports et communications
Gouvernement de la Nouvelle-Écosse

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Finlay MacDonald, *Chairman*

The Honourable Senators:

Atkins	Gigantès
Berntson	Graham
Buchanan	Hébert
Corbin	*Murray
Eyton	(or Lynch-Staunton)
Forrestall	Oliver
*Frith (or Molgat)	Stewart

**Ex Officio Members*

(Quorum 4)

Change in Membership of the Committee:

Pursuant to Rule 86(4), membership of the Committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Stollery substituted for that of the Honourable Senator Corbin and the name of the Honourable Senator Eyton substituted for that of the Honourable Senator Ross (November 28, 1991).

The name of the Honourable Senator Stewart substituted for that of the Honourable Senator Stollery (December 12, 1991).

The name of the Honourable Senator Oliver substituted for that of the Honourable Senator Grimard (February 4, 1992).

The name of the Honourable Senator Leblanc (Beauséjour) substituted for that of the Honourable Senator Thériault and the name of the Honourable Senator Corbin substituted for that of the Honourable Senator Bonnell and the name of the Honourable Senator Gigantès substituted for that of the Honourable Senator Adams and the name of the Honourable Senator Hébert substituted for that of the Honourable Senator Leblanc (Beauséjour) (February 6, 1992).

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable Finlay MacDonald

Les honorables sénateurs:

Atkins	Gigantès
Berntson	Graham
Buchanan	Hébert
Corbin	*Murray
Eyton	(ou Lynch-Staunton)
Forrestall	Oliver
*Frith (ou Molgat)	Stewart

**Membres d'office*

(Quorum 4)

Modifications de la composition du comité:

Conformément à l'article 86(4) du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit:

Le nom de l'honorable sénateur Stollery est substitué à celui de l'honorable sénateur Corbin et le nom de l'honorable sénateur Eyton est substitué à celui de l'honorable sénateur Ross (le 28 novembre 1991).

Le nom de l'honorable sénateur Stewart est substitué à celui de l'honorable sénateur Stollery (le 12 décembre 1991).

Le nom de l'honorable sénateur Oliver est substitué à celui de l'honorable sénateur Grimard (le 4 février 1992).

Le nom de l'honorable sénateur Leblanc (Beauséjour) est substitué à celui de l'honorable sénateur Thériault et le nom de l'honorable sénateur Corbin est substitué à celui de l'honorable sénateur Bonnell et le nom de l'honorable sénateur Gigantès est substitué à celui de l'honorable sénateur Adams et le nom de l'honorable sénateur Hébert est substitué à celui de l'honorable sénateur Leblanc (Beauséjour) (le 6 février 1992).

ORDER OF REFERENCE

Extract from the *Minutes of the Proceedings of the Senate*, Wednesday, December 11, 1991:

"The Honourable Senator Graham moved, seconded by the Honourable Senator Olson, P.C.:

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be empowered to inquire into and report upon the decision of Canadian National Railways to sell the main railway line between Truro and Sydney, Nova Scotia; and

That the Committee present its Report no later than April 14, 1992.

After debate,

The question being put on the motion, it was adopted."

ORDRE DE RENVOI

Extrait des *Procès-verbaux du Sénat* du mercredi 11 décembre 1991:

«L'honorable sénateur Graham propose, appuyé par l'honorable sénateur Olson, C.P.,

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit autorisé à faire enquête et rapport sur la décision du Canadien National de vendre la voie ferrée principale reliant Truro à Sydney, en Nouvelle-Écosse; et

Que le Comité présente son rapport au plus tard le 14 avril 1992.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

Le greffier du Sénat

Gordon L. Barnhart

Clerk of the Senate

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, FEBRUARY 6, 1992
(7)

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, met this day in room 257 East Block, at 9:00 a.m., the Chairman, the Honourable Finlay MacDonald, presiding.

Members of the Committee present: The Honourable Senators Atkins, Buchanan, Corbin, Forrestall, Frith, Gigantès, Graham, Hébert, Leblanc (Beauséjour), MacDonald (Halifax), Molgat, Oliver, and Stewart (13).

Other Senator present: The Honourable Senator Spivak (1).

In attendance: Mr. John Christopher and Mr. David Johanson from the Research Branch of the Library of Parliament and Mr. F. H. (Joe) Howard.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Witnesses:

From CN Rail:

Mr. Marv Blackwell, Vice-President, Atlantic Region;
Mary E. Taylor, Regional Manager, Sales and Services;
Mr. A. J. Bergeron, Director, Economics and Financial Planning;
Mr. Dave Macintyre, Regional Manager, Public Affairs.

From Scotia McLeod Inc.:

Mr. Claude Michaud, Vice-President and Director.

From the National Transportation Agency:

Mr. Mike Parry, Director General, Transportation Subsidies Branch;
Mr. Neil G. Thurston, Director, Rail Rationalisation Directorate, Transportation Subsidies Branch.

From Transport Canada:

Ms. Moya Greene, Assistant Deputy Minister, Policy and Coordination;
Mr. Ralph D. Jones, Chief, Programs and Special Projects, Rail Freight Programs;
Mr. Michel Caron, Program Officer, Programs and Special Projects.

From the Government of Nova Scotia:

The Honourable Ken Streach, Minister of Transportation and Communications;
Mr. D. J. MacDougall, Director, Transportation Policy, Department of Transportation and Communications.

From the Nova Scotia Liberal Caucus:

Mr. Edward Lorraine, MLA (Colchester North), Transportation and Communication Critic;
Mr. Paul Shields, Policy and Research;

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 6 FÉVRIER 1992
(7)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui dans la salle 257 de l'Édifice de l'Est à 9 heures, sous la présidence de l'honorable Finlay MacDonald (président).

Membres du Comité présents: Les honorables sénateurs Atkins, Buchanan, Corbin, Forrestall, Frith, Gigantès, Graham, Hébert, Leblanc (Beauséjour), MacDonald (Halifax), Molgat, Oliver, et Stewart (13).

Autre sénateur présent: L'honorable sénateur Spivak (1).

Aussi présents: M. John Christopher et M. David Johanson du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement et M. F. H. (Joe) Howard.

Également présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Témoins:

Du CN Rail:

M. Marv Blackwell, vice-président, Région de l'Atlantique;
M^{me} Mary E. Taylor, directrice régionale, Ventes et services;
M. A. J. Bergeron, directeur, Études économiques et planification financière;
M. Dave McIntyre, directeur régional, Affaires publiques.

De Scotia McLeod inc.:

M. Claude Michaud, vice-président et directeur.

De l'Office national des transports du Canada:

M. Mike Parry, directeur général, Direction générale des subventions au transport;
M. Neil G. Thurston, directeur, Direction de la nationalisation ferroviaire.

De Transports Canada:

M^{me} Moya Greene, sous-ministre adjoint, Politiques et coordination;
M. Ralph D. Jones, chef, Programmes et projets spéciaux, Programmes de transports ferroviaires des marchandises;
M. Michel Caron, agent de programme, Programmes et projets spéciaux.

Du gouvernement de la Nouvelle-Écosse:

L'honorable Ken Streach, Ministre des transports et communications;
M. D. J. MacDougall, directeur, Politiques des transports, Département des transports et des communications.

Du caucus libéral de la Nouvelle-Écosse:

M. Edward Lorraine, député (Colchester-Nord), critique des transports et des communications;
M. Paul Shields, politiques et recherche.

From the NDP Caucus of Nova Scotia:

Mr. Robert Chisholm, MLA (Halifax Atlantic).

From the Brotherhood of Maintenance of Way Employees:

Mr. G. D. Housch, Vice-President;

Mr. A. Hartlen, Nova Scotia Legislative Director;

Mr. David W. Brown, Assistant to Vice-President.

From the United Transport Union:

Mr. Ron Bennett, Canadian Legislative Director;

Mr. Donald C. Slaunwhite, Provincial Chairman, Legislative Board, Nova Scotia;

Mr. Archie J. MacRae, Legislative Representative.

From the National Automobile, Aerospace and Agricultural Implement, Workers Union of Canada (CAW-Canada):

Mr. Stan A. Horodyski, National Representative;

Mr. Tom Wood, Rail Division, President, Local 100 (CNR) (VIA);

Mr. John Merritt, Rail Division—System, Health and Safety Legislative Co-ordinator, Local 100 (CNR) (VIA);

Mr. Stephen Jurcina, Local Chairman, Lodge 324.

From Enterprise Cape Breton Corporation:

Mr. Tim Gilfoy, Manager, Port Hawkesbury Office;

Mr. P. J. (Pat) Bates, Vice-President, Commercial Relations, Atlantic Canada Opportunity Agency.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Wednesday, December 11, 1991, the Committee began its inquiry into and report upon the decision of Canadian National Railways to sell the main railway line between Truro and Sydney, Nova Scotia.

The Chairman along with Senator Graham made opening remarks.

Mr. Blackwell of CN Rail made a brief presentation and with the assistance of Mrs. Taylor and Messrs. Macintyre, Bergeron and Michaud answered questions.

At 10:50 a.m. Mr. Thurston of the National Transportation Agency made an opening statement and along with Mr. Parry answered questions.

At 11:55 a.m. Ms. Greene of Transport Canada made a brief statement and along with Messrs. Jones and Caron answered questions.

At 1:00 p.m. the Committee recessed.

At 2:05 p.m. the Committee resumed its sitting.

The Honourable Ken Streach made an opening statement and with the assistance of Mr. MacDougall answered questions.

At 3:45 p.m. Mr. Robert Chisholm made an opening statement and answered questions.

At 4:15 p.m. Mr. Lorraine made a brief statement and along with Mr. Shields answered questions.

Du caucus du NPD de la Nouvelle-Écosse:

M. Robert Chisholm, député (Halifax Atlantique).

De la Fraternité des préposés à l'entretien des voies:

M. G. D. Housch, vice-président;

M. A. Hartlen, directeur législatif de la Nouvelle-Écosse;

M. D. Brown, conseiller juridique.

Des Travailleurs unis des transports:

M. Ron Bennett, directeur législatif national;

M. Donald C. Slaunwhite, président provincial, Conseil législatif de la Nouvelle-Écosse;

M. Archie J. MacRae, représentant législatif.

Du Syndicat national des travailleurs et travailleuses de l'automobile, de l'aérospatiale et de l'outillage agricole du Canada (TCA-Canada):

M. S.A. Horodyski, délégué national;

M. Tom Wood, division des chemins de fer, président, section locale 100 (CNR) (VIA);

M. John Merritt, division des chemins de fer—système, coordinateur législatif sur la santé et le bien-être, section locale 100 (CNR) (VIA);

M. Stephen Jurcina, président local, local 324.

De la Société d'expansion du Cap-Breton:

M. Tim Gilfoy, gestionnaire, bureau de Port Hawkesbury;

M. Patrick J. Bates, vice-président, relations commerciales, Agence de promotion économique du Canada atlantique.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 11 décembre 1991, le Comité commence son enquête en vue de son rapport sur la décision du Canadien National de vendre la voie ferrée principale reliant Truro à Sydney, en Nouvelle-Écosse.

Le président ainsi que le sénateur Graham font des remarques préliminaires.

M. Blackwell du CN Rail fait un bref exposé et, avec l'aide de M^{me} Taylor et de MM. Macintyre, Bergeron et Michaud, répond aux questions.

À 10 h 50, M. Thurston de l'Office national des transports fait une déclaration préliminaire et, avec M. Parry, répond aux questions.

À 11 h 55, M^{me} Greene de Transports Canada fait une brève déclaration et, avec MM. Jones et Caron, répond aux questions.

À 13 heures, le Comité s'ajourne.

À 14 h 05, le Comité reprend sa séance.

L'honorable Ken Streach fait une déclaration préliminaire et, avec l'aide de M. MacDougall, répond aux questions.

À 15 h 45, M. Robert Chisholm fait une déclaration préliminaire et répond aux questions.

À 16 h 15, M. Lorraine fait une brève déclaration et, avec M. Shields, répond aux questions.

At 5:00 p.m. Mr. Housch of the Brotherhood of Maintenance of Way Employees made a brief statement and with the assistance of Messrs. Brown and Hartlen answered questions.

At 5:55 p.m. Mr. Bennett of the United Transportation Union made an opening statement and with the assistance of Messrs. Slaunwhite and MacRae answered questions.

At 7:00 p.m. Mr. Horodyski of CAW - Canada made a statement and along with Messrs. Merritt, Jurcina and Wood answered questions.

At 7:55 p.m. Mr. Bates and Gilfoy made an opening statement and answered questions.

At 8:45 p.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

À 17 heures, M. Housch de la Fraternité des préposés à l'entretien des voies fait une brève déclaration et, avec l'aide de MM. Brown et Hartlen, répond aux questions.

À 17 h 55, M. Bennett des Travailleurs unis des transports fait une brève déclaration et, avec l'aide de MM. Slaunwhite et MacRae, répond aux questions.

À 19 heures, M. Horodyski de TCA Canada fait une déclaration et, avec MM. Merritt, Jurcina et Wood, répond aux questions.

À 19 h 55, MM. Bates et Gilfoy font une déclaration préliminaire et répondent aux questions.

À 20 h 45, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

Le greffier du Comité

Denis Robert

Clerk of the Committee

EVIDENCE

Ottawa, Thursday, February 6, 1992

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:00 a.m. with respect to its order of reference to enquire into the decision of CN Rail to sell the main railway line between Truro and Sydney, Nova Scotia.

Senator Finlay MacDonald (*Chairman*) in the Chair.

The Chairman: The Standing Senate Committee on Transport and Communications will begin the consideration of a reference initiated in the Senate by Senator Graham on December 9, 1991. After debate, the following motion was unanimously accepted by the Senate on December 11. The motion read:

That the Senate Standing Committee on Transport and Communications be empowered to inquire into and report upon the decision of Canadian National Railways to sell the main railway line between Truro and Sydney, Nova Scotia; and

That the Committee present its Report no later than April 14, 1992.

I think we will be able to meet that deadline. We continue to receive submissions, many of which are not in your hands as yet.

Senator Graham and I have agreed, and it seems to be clearly indicated, that there will be need for further sittings after the three we already have planned: Today, February 11 and February 13. However, it is the committee members who must be satisfied that no witness who wishes to be heard has been excluded, and it is our hope that the committee members here today will sustain their interest throughout the hearings, so that there will be a continuity of knowledge to assist us in our final report.

I have asked Mr. Denis Robert, our clerk, to make available the unrevised transcripts of each hearing as quickly as possible to all committee members.

One matter that concerns me is the translation to the other official language. You will realize that we have always had problems in this regard. The briefs have been arriving at the last minute. Some have been very voluminous and in some instances the Department of the Secretary of State has required two or three weeks to prepare them in both languages. For instance, one submission which was originally promised to us to be submitted in both official languages arrived at 10 a.m. yesterday morning, with an apology for the fact that they did not have the means to translate it. It is in English only. I have spoken to several senators about this problem and I appreciate their understanding and tolerance of what otherwise would be a totally unacceptable way for a committee to conduct its business. They have been kind enough to understand the problem and not make a great issue of it.

Honourable senators, we have a busy day ahead of us, particularly this afternoon. It has been sometimes very difficult to set aside an adequate length of time to hear witnesses. The wit-

TÉMOIGNAGES

Ottawa, le jeudi 6 février 1992

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 heures pour étudier son ordre de renvoi relatif à l'Enquête sur la décision du CN Rail de vendre la voie principale reliant Truro à Sydney en Nouvelle-Écosse.

Le sénateur Finlay MacDonald (*président*) occupe le fauteuil.

Le président: Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications va entreprendre l'examen d'une question dont le Sénat a été saisi par le sénateur Graham, le 9 décembre 1991. Après avoir été débattue, la motion suivante a été adoptée à l'unanimité par le Sénat, le 11 décembre. La motion est libellée en ces termes:

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit autorisé à enquêter et à faire rapport sur la décision du CN Rail de vendre la voie principale reliant Truro à Sydney en Nouvelle-Écosse; et

Que le comité présente son rapport d'ici le 14 avril 1992.

Je pense que nous pourrions respecter ce délai. Nous continuons à recevoir des mémoires dont la plupart ne vous ont pas encore été distribués.

Le sénateur Graham et moi-même sommes d'accord sur le fait que nous devons tenir des réunions en plus des trois que nous avons déjà prévues, celle d'aujourd'hui et celles du 11 et du 13 février. Cependant, c'est au comité de s'assurer qu'aucun témoin désirant se faire entendre ne sera exclu et nous espérons que les membres du comité qui sont ici aujourd'hui seront assidus jusqu'à la fin des audiences de façon à nous faire profiter de leurs connaissances jusqu'à la rédaction de notre rapport.

J'ai demandé à M. Denis Robert, notre greffier, de vous distribuer le plus rapidement possible la transcription non révisée de chaque audience.

Une question qui m'inquiète est la traduction dans l'autre langue officielle. Comme vous le savez, cela nous a toujours causé des problèmes. Les mémoires arrivent à la dernière minute. Certains d'entre eux sont très volumineux et, dans certains cas, le Secrétariat d'État a exigé deux ou trois semaines pour les préparer dans les deux langues. Par exemple, un mémoire qu'on avait promis au départ de nous présenter dans les deux langues officielles est arrivé à 10 heures hier matin et ses auteurs se sont excusés de ne pas avoir pu le faire traduire. Il est en anglais seulement. J'ai parlé à plusieurs sénateurs de ce problème et j'apprécie leur compréhension et leur tolérance pour une situation qui, autrement, serait tout à fait inacceptable. Ils ont eu la gentillesse de se montrer compréhensifs et de ne pas faire d'histoire à ce propos.

Honorables sénateurs, nous avons une journée chargée devant nous, surtout cet après-midi. Il est parfois très difficile de réserver suffisamment de temps pour l'audition des témoins.

[Text]

nesses have been advised that it is in their interests to summarize their submissions so as to allow more time for questions and answers, which are the essence of our deliberations. Because the committee members have received submissions which are to be heard next Tuesday and Thursday, there might be questions put to witnesses respecting matters that have not yet been heard. For instance, a person who is making a submission to us on February 11 or 13 may have posed questions which we may be putting to witnesses today, because the people who are in the best position to answer those questions are here today.

Finally, for the information of the media and others who are present, this Senate inquiry should be looked upon exactly for what it is, a report to the Senate based on the conclusions we have reached as a result of the hearings. It is nothing more than that. Whether it will have any effect upon decisions taken is uncertain. We hope our report will be helpful. It will be Canadian National who will receive the final bids, who will select one successful purchaser, who will then obtain the approval of the CN board and notify the National Transportation Agency of its decision and the agreement of sale. It must then obtain the approval of the National Transportation Agency, which may again require a public hearing. Finally, the National Transportation Agency must apply to the Government of Canada for approval of the sale in accordance with the application by the successful purchaser. The successful purchaser will then make application to the province of Nova Scotia for a railway operating authority.

Honourable senators, this is the beginning of something that is rather important. It is our hope that the report will be useful. We thank the many witnesses who will aid us in this informal inquiry. Before I call the first witnesses who are at the end of the table, Senator Graham, whose motion initiated this inquiry, might like to add a few words.

Senator Graham: Mr. Chairman, I will refrain from referring to the remarks I made and, indeed, the exchange between Senator MacDonald and myself in the Senate on December 9 and 11. Others contributed as well on one or both of those dates: Senator Stewart, Senator Buchanan, Senator Bonnell and perhaps others. It is there on the record to read. It is wonderful to see the response of all concerned parties to the committee's examination of the potential sale of the Truro-Sydney line.

I guess you all know that in my part of the world there is a great deal of interest in the ongoing proceedings here. Many people are concerned about the uncertainty that is generated by the anticipated sale. I want to remind everyone that it is an anticipated sale, not an anticipated lease. Indeed, the CN advertisement for buyers stipulated only sale. In a deeply troubled economy such as we are experiencing across the country, and perhaps more especially in Atlantic Canada, people are concerned about the finality of such a sale. The problem is in attempting to estimate the intent and ability of the potential purchaser. Intent, of course, is a hard thing to measure. If CN persists we will all want to see the line operated by a buyer with good intent, both now and in the future, and a commitment to local development; a commitment which is, in fact,

[Traduction]

Nous avons dit aux témoins qu'ils avaient intérêt à résumer leurs mémoires de façon à nous laisser plus de temps pour leur poser des questions, ce qui constitue le but de nos délibérations. Comme les membres du comité ont reçu des mémoires qui nous seront présentés mardi et jeudi prochains, il se peut que nous posions aux témoins des questions concernant des sujets qui n'ont pas encore été abordés. Par exemple, une personne qui nous présente un mémoire le 11 ou le 13 février peut aborder des sujets sur lesquels nous questionnerons les témoins aujourd'hui étant donné que les personnes les mieux en mesure de répondre à ces questions sont ici aujourd'hui.

Enfin, pour la gouverne des médias et des autres personnes présentes, cette enquête sénatoriale vise uniquement à présenter un rapport au Sénat à partir des conclusions que nous aurons tirées des audiences. Ce n'est rien de plus. Nous ne savons pas si elle influera sur les décisions qui seront prises. Nous espérons que notre rapport sera utile. C'est le Canadien National qui recevra les soumissions finales, qui choisira un acheteur et qui obtiendra ensuite l'approbation du conseil d'administration du CN et avisera l'Office national des transports de sa décision et de la vente. Il devra leur obtenir l'approbation de l'Office national des transports ce qui peut nécessiter la tenue d'une nouvelle audience publique. Enfin, l'Office national des transports devra demander au gouvernement du Canada d'approuver la vente et la demande de l'acheteur retenu. L'acheteur retenu présentera ensuite au gouvernement de Nouvelle-Écosse une demande d'autorisation d'exploiter un chemin de fer.

Honorables sénateurs, cela marquera le début de quelque chose d'important. Nous espérons que ce rapport sera utile. Nous remercions les nombreux témoins qui vont nous aider à mener cette enquête. Avant que je cède la parole aux premiers témoins qui se trouvent au bout de la table, le sénateur Graham, dont la motion a lancé cette enquête, aimerait peut-être ajouter quelques mots.

Le sénateur Graham: Monsieur le président, je me garderai de répéter ce que j'ai dit ou la teneur de la discussion que j'ai eue avec le sénateur MacDonald au Sénat, les 9 et 11 décembre. D'autres sénateurs comme le sénateur Stewart, le sénateur Buchanan, le sénateur Bonnell et peut-être d'autres ont également soulevé la question à l'une ou deux de ces dates. Cela figure dans les procès-verbaux. Je trouve merveilleux de voir comment tous les intéressés ont répondu au désir du comité d'examiner la vente de la ligne Truro-Sydney.

Vous savez tous, je pense, que dans ma région on s'intéresse beaucoup à ces délibérations qui commencent. Cette vente suscite des inquiétudes et des incertitudes pour beaucoup de gens. Je tiens à rappeler à tout le monde qu'il s'agit d'un projet de vente et non pas de bail. L'annonce publicitaire que le CN a adressée aux acheteurs stipulait qu'il s'agissait seulement d'une vente. En période de crise économique comme celle que nous connaissons dans tout le pays et peut-être plus particulièrement dans la région de l'Atlantique, le caractère définitif de la vente inquiète les gens. La difficulté consiste à évaluer les intentions et les capacités de l'acheteur éventuel. Les intentions sont évidemment difficiles à évaluer. Si le CN maintient son désir de vendre, nous tenons tous à ce que la ligne soit exploitée par un acheteur animé de bonnes intentions, tant mainte-

[Text]

only one of the major viability factors in making a private operation successful. One of the gentlemen who will be appearing before this committee, Professor John Heads of the University of Manitoba, has written extensively, and I believe very pervasively, on this issue. Our local shippers, our local communities are dependent on an operator with a long-term intent and a long-term commitment to the area. We want to attract investment in Atlantic Canada. We do not want to drive it away.

As everyone here knows, capital is not ordinarily attracted to uncertainty. Most of us in this room have, in one way or another, benefited from the Canadian taxpayers's money. Hopefully, we are also aware of our obligation to the people of Canada and to the national public interest. "Public interest" is a hard term to define. In an age of deregulation we must balance this with a whole lot of other concerns. I am not one of those who necessarily sees incompatibility between the public interest and commercial viability. I do not see why those objectives should not fit like a hand in a glove. If we can find a commercially viable operator who can satisfy our present and potential shippers, and who has deep enough pockets and good enough long-term intentions with regard to the people of Nova Scotia, then that would go a long way toward meeting and satisfying our concerns. I believe that that is what we all want here.

I am deeply troubled by some of the implications of the potential sale and I emphasize "sale", not lease. For a number of reasons, based not just on the interests of my own region but on the interests of the Canadian people at large—because what is happening in Nova Scotia has implications for the whole of the country—we are faced with the emergence of a new terminology, if you will, in this country with the phenomenon "shortline operator" with the designation of some parts of our national system as shortline. For the life of me, I am always troubled with terminology that I cannot define. I also fear what some people might refer to as creeping incrementalism; that is, the ad hoc addition of vocabulary to common parlance in transport which the general public is simply expected to understand.

The American frame of reference in terms of transport parlance is set. Such terminology is commonplace. All you have to do is read the U.S. *Staggers Act*. It is embedded in U.S. railway culture which is, I must emphasize, very different from our own.

People are already starting to call the Truro-Sydney line a shortline. I ask the question, is it? That was never my understanding, nor I would suggest is it the understanding of the National Transportation Agency which defines a branch line but never a shortline. If Truro-Sydney is a shortline, then are Truro-Halifax, Halifax-Saint John, Moncton-Saint John or Halifax-Moncton also shortlines? Is Ottawa-Montreal a shortline? Is a shortline a branch line?

We already have the advent of shortline operators on the Canadian scene. I think I am correct in saying that there are two such operations now in Canada, one in Alberta and one in Ontario: The Stettler Line in Alberta and the Goderich Line in

[Traduction]

nant qu'à l'avenir et qui s'engagera à développer l'économie locale, car c'est là l'un des principaux facteurs qui assureront le succès de cette entreprise. L'un des messieurs qui comparaitront devant notre comité, le professeur John Heads, de l'Université du Manitoba, a beaucoup écrit sur la question et de façon très convaincante. L'industrie locale et les localités de la région ont besoin d'un exploitant qui prendra des engagements à long terme. Nous voulons attirer les investissements dans la région de l'Atlantique. Nous ne voulons pas les chasser.

Comme chacun sait, l'incertitude n'attire généralement pas les capitaux. La plupart d'entre nous ont bénéficié de l'argent des contribuables canadiens, d'une façon ou d'une autre. Nous savons également quelles sont nos obligations envers les citoyens et l'intérêt public. «L'intérêt public» est une expression difficile à définir. Étant donné la tendance actuelle à la déréglementation, nous devons trouver un juste équilibre entre l'intérêt public et tout un tas d'autres considérations. Personnellement, l'intérêt public et la rentabilité commerciale ne me paraissent pas nécessairement incompatibles. Je ne vois pas pourquoi ces objectifs ne pourraient pas coexister. Si nous pouvons trouver une entreprise rentable qui pourra satisfaire la clientèle actuelle et potentielle avec des capitaux suffisants et de bonnes intentions, à long terme, envers les gens de Nouvelle-Écosse, cela devrait nous satisfaire dans une large mesure. C'est tout ce que nous voulons, je crois.

Certaines des répercussions de cette vente et je dis bien «vente» et non pas «bail», m'inquiètent beaucoup. C'est pour plusieurs raisons et pas seulement à cause des intérêts de ma région, mais bien de ceux de tous les Canadiens étant donné que ce qui se passe en Nouvelle-Écosse a des répercussions dans l'ensemble du pays. Nous nous trouvons devant une nouvelle terminologie, si vous voulez, avec ces «chemins de fer secondaires» créés à partir de certains éléments de notre réseau ferroviaire national. Je n'aime pas me trouver devant une terminologie que j'ai du mal à définir. Je redoute également l'addition graduelle d'un certain vocabulaire au jargon des transports que l'on demande au grand public d'essayer de comprendre.

Cette terminologie est déjà bien établie dans le jargon des transports aux États-Unis. Elle est chose courante. Il suffit de lire la loi Staggers. C'est profondément enraciné dans la culture ferroviaire américaine qui, je le souligne, est très différente de la nôtre.

Les gens commencent déjà à appeler la ligne Truro-Sydney un chemin de fer secondaire. En est-ce vraiment un? Ce n'en est pas un selon mes critères ni, semble-t-il, d'après ceux de l'Office national des transports qui définit l'embranchement, mais pas le chemin de fer secondaire. Si Truro-Sydney est un chemin de fer secondaire, qu'en est-il de Truro-Halifax, Halifax-Saint-Jean, Moncton-Saint-Jean ou Halifax-Moncton? La ligne Ottawa-Montréal est-elle également un chemin de fer secondaire ou un simple embranchement?

Les chemins de fer secondaires font donc déjà leur apparition au Canada. Je crois pouvoir dire qu'il y en a actuellement deux dans notre pays, un en Alberta et l'autre en Ontario. La ligne Stettler en Alberta et la ligne Goderich, en Ontario. Ce

[Text]

Ontario. These are important precedents and I believe they have national significance.

In this regard, the sales have been made piecemeal. Governments have been revising their provincial laws in the wake of the sales. The Supreme Court has added to the jurisdictional implications by assigning much of the control over these operations to the provinces. Many constitutional experts, labour lawyers and the like—many of you probably in this room—are busily interpreting the scale of the provincial interest after the horse has left the stable. I am not so sure that this kind of activity serves the public interest. I am particularly concerned that the burden of proof is on the shoulders of the general public, of average Canadians to attempt to defend the interests of communities in the wake of serious jurisdictional and legal complexities which those of you who are “legal beagles” may understand, or at least pretend to understand.

I am concerned that there are no defensive mechanisms, mechanisms which the general public can understand, presently in place by which the general public can mount an adequate defense. I assure you that if, at the end of this exercise, I can understand, there is not a person in Canada who will not be able to.

If this hearing, apart from dealing with the specifics of the Truro-Sydney line, can begin to grapple with the general complexities starting with definitions incumbent upon the appearance of so-called shortline operators in this country, we may start to formulate a master plan which we can then communicate to concerned citizens at the grass roots, and the time we spend here will prove to be in the public interest and very useful indeed.

Mr. Chairman, I want to emphasize at the outset that this should not be an adversarial exercise. The people who have come here and who are here, I am sure, are very experienced and very dedicated to their tasks. They are, like the rest of us, well-intentioned, taxpaying citizens themselves, and they are trying to do their jobs as best they know how. All I want to do is shed light on the situation; get all the facts on the table, be they economic, legal, regulatory, whatever, so that the people of Nova Scotia and, indeed, the people in all parts of Canada can understand where we are going and be able to make judgments as to where we ought to be going.

It is in that spirit, Mr. Chairman, that I thank everyone, and most especially you, for their cooperation and at this time welcome everyone who will testify and perhaps indicate that, because of the nature of the inquiry and because other witnesses will come, we may want to reserve the right to invite back the representatives of CN and others, including the ministry, if it is appropriate after we hear other witnesses and, indeed, if we do not have time to sufficiently canvass the situation today. Thank you for allowing me this time.

The Chairman: Thank you. We have three witnesses. We have this morning Canadian National Rail in company with their agency, Scotia-McLeod, who will be appearing together so they can field questions as they see fit. We then have the

[Traduction]

sont là d'importants précédents qui ont des répercussions nationales.

À ce sujet, les ventes se sont faites ci et là. Depuis, les gouvernements ont révisé leur législation provinciale. La Cour suprême a élargi leur champ de compétence en plaçant la plupart de ces entreprises sous le contrôle des provinces. De nombreux juristes spécialisés en droit constitutionnel et en législation du travail, comme c'est sans doute le cas d'un grand nombre d'entre vous ici, sont en train de déterminer l'étendue exacte du champ de compétence des provinces, mais cela après coup. Je ne suis pas certain que ce soit vraiment dans l'intérêt du public. Je crains qu'en fait ce soit à ce dernier ou aux Canadiens moyens qu'il revienne de défendre les intérêts de leurs collectivités face à toutes ces subtilités juridiques que les avocats parmi vous peuvent comprendre ou du moins prétendre comprendre.

Je crains qu'il n'existe pas actuellement de mécanisme de défense qui soit à la portée du grand public et dont celui-ci puisse se servir. Je peux vous assurer que si j'arrive à comprendre à la fin de cet examen, il n'y a personne au Canada qui n'y parviendra pas.

Si, en plus d'étudier les détails concernant la ligne Truro-Sydney, cette audience nous permet d'y voir plus clair dans tout ce fatras, à commencer par la définition des chemins de fer secondaires qui font leur apparition au Canada, nous pourrions peut-être établir un plan directeur que nous communiquerons alors aux citoyens intéressés. Ainsi nous pourrions dire que notre étude sera dans l'intérêt public et effectivement très utile.

Monsieur le président, je voudrais d'abord souligner que ces audiences ne doivent rien avoir d'une confrontation. Les personnes que nous recevons ici sont certainement très expérimentées, tout à fait bien intentionnées et ce sont, comme nous, des contribuables qui s'efforcent de faire leur travail de leur mieux. Je voudrais simplement faire plus de lumière sur la situation, obtenir tous les faits concernant l'aspect économique ou juridique, la réglementation et le reste afin que les citoyens de Nouvelle-Écosse et même de tout le pays sachent où nous allons et soient en mesure de porter un jugement.

Monsieur le président, c'est dans cet esprit que je remercie tout le monde et surtout vous pour la coopération dont vous avez fait preuve et je souhaite la bienvenue à tous nos témoins. Je devrais peut-être signaler qu'étant donné la nature de cette enquête et le fait que nous recevrons d'autres témoins, nous pourrions nous réserver le droit d'inviter les représentants du CN et d'autres témoins, y compris ceux du ministère, à revenir, si nécessaire, quand nous aurons entendu les autres témoignages et si nous n'avons pas le temps de faire suffisamment le tour de la question aujourd'hui. Merci de m'avoir laissé la parole.

Le président: Merci. Nous avons trois témoins. Ce matin, nous recevons les représentants de CN Rail et de leur agent, Scotia-McLeod, qui témoigneront ensemble de façon à pouvoir répondre à nos questions ainsi que les représentants de l'Office national des transports et enfin, ceux de Transports Canada.

[Text]

National Transportation Agency following that and finally Transport Canada.

Mr. Blackwell, would you introduce your colleagues please?

Mr. Marv Blackwell, Vice President, Atlantic Region, Canadian National Railway: Mr. Chairman, Canadian National appreciates the opportunity to appear before this committee to present our views on the proposed sale of the Truro-Sydney line. On my left is Mary Taylor, Regional Manager of Sales and Service for the Atlantic Region; on my right is Albert Bergeron, Director of Economics and Financial Planning, and next to him is Claude Michaud, Vice President and Director for Scotia McLeod, whom we have retained to provide financial advice. Also with me sitting in the background are Dave Todd, Vice President, Governmental Affairs, Serge Cantin, the company's general solicitor, Dave Macintyre, Manager of Public Affairs and Advertising for the Atlantic Region, and Claude Poirier, Manager of Research for the Atlantic Region.

I would like to commence by reading a short statement if I may. Let me begin by noting the obvious: It is a reality that Canada is in tough economic times and that many Canadian industries are in a fight for survival. Every day we hear about more and more businesses that are closing or having to make radical adjustments to their operations. It is not surprising, then that producers and shippers who are struggling in their competitively sensitive marketplace, and for whom transportation represents a critical cost of doing business, continue to look to the railway for assistance.

However, Canadian railways, too, are struggling. Growth in traffic levels have been flat since 1984 and increased competition has virtually eliminated our ability to improve our position through price increases. In terms of constant dollars Canadian National revenues were \$1 billion less in 1991 than in 1984. We are faced with the twin pressures of having to compete for customers on both service and price and of having to provide our customers with more service at less cost. So the railway, too, must make adjustments in order to survive.

The updating of transportation to suit the economic climate of the nineties is indeed challenging. Canadian National has not been idle in the face of this challenge. We have divested ourselves of a number of nonrail businesses with a view to reducing our debt, and have reduced that debt by more than a \$1 billion since 1987. We have replaced costly and ineffective rail lines in both Prince Edward Island and Newfoundland with efficient, customer sensitive, intermodal services. We have rationalized our maintenance activities, requiring the closure of redundant facilities at Moncton and elsewhere. We have been innovative on the technological front so that we are able to do more with less people. In total, over the past seven years, we have improved our productivity at Canadian National by 47 per cent. An impressive achievement, yet we

[Traduction]

Monsieur Blackwell, pouvez-vous nous présenter vos collègues?

M. Marv Blackwell, vice-président, région de l'Atlantique, CN Rail: Monsieur le président, le Canadien National remercie le comité de l'occasion qui lui est offerte de présenter sa position sur le projet de vente de la ligne Truro-Sydney. À ma gauche se trouve Mary Taylor, directrice des ventes et services pour la région de l'Atlantique, à ma droite, Albert Bergeron, directeur des études économiques et de la planification financière et à côté de lui, Claude Michaud, vice-président de Scotia McLeod, cabinet d'experts-conseils financiers dont nous avons retenu les services. Assis en arrière se trouvent également Dave Todd, notre vice-président des affaires gouvernementales, Serge Cantin, notre conseiller juridique principale, Dave Macintyre, notre directeur des affaires publiques et de la publicité pour la région de l'Atlantique et Claude Poirier, directeur de la recherche pour la région de l'Atlantique.

Si vous le voulez bien, je commencerai par vous lire une brève déclaration. Permettez-moi de commencer par formuler quelques évidences. Chacun le sait, le Canada traverse actuellement une période difficile et de nombreuses industries canadiennes luttent pour leur survie. Chaque jour amène son lot de faillites commerciales ou de refontes d'entreprises. Il n'est donc pas surprenant de voir producteurs et expéditeurs, qui se débattent dans leur propre secteur d'activité et pour qui le transport représente un élément de coût non négligeable, se tourner vers les chemins de fer pour y trouver un peu d'aide.

Or, il se trouve que les chemins de fer canadiens sont eux-mêmes aux prises avec une conjoncture difficile. Le trafic marchandises n'a pratiquement pas progressé depuis 1984 et la concurrence croissante avec laquelle ils doivent composer a presque réduit à néant leur capacité d'améliorer leur position financière par la voie de majorations tarifaires. En dollars constants, le chiffre d'affaires du CN en 1991 a été de un milliard inférieur à celui de 1984. Nous devons non seulement disputer une clientèle à nos concurrents en mettant en place des structures de prix et de services compétitives, mais nous devons aussi répondre à ses besoins en augmentant nos services tout en réduisant nos coûts. Aussi les chemins de fer se voient-ils contraints, eux aussi, de s'adapter pour survivre.

L'actualisation d'un système de transport pour qu'il réponde aux diktats économiques des années 90 est certes un grand défi, mais le CN entend bien le relever. Nous nous sommes départis d'un certain nombre d'entreprises non ferroviaires dans le but de réduire notre dette—ce que nous sommes parvenus à réaliser dans une mesure de plus de 1 milliard de dollars depuis 1987. Nous avons remplacé des lignes coûteuses et inefficaces à Terre-Neuve et dans l'Île-du-Prince-Édouard par des services intermodaux performants et axés sur les besoins des clients. Nous avons rationalisé nos activités de maintenance et fermé des installations qui faisaient double emploi à Moncton et ailleurs. Et nous avons fait preuve d'innovation sur le plan technique de manière à faire plus avec moins de ressources humaines. En sept ans, la productivité du CN s'est améliorée globalement de 47 p. 100. Réalisation dont nous ne sommes

[Text]

have lost ground on the productivity scale to major competitors, the U.S. railroads and the trucking industry.

Prior to the development and building of the nation's current system of roads and the completion of the TransCanada Highway network in the mid 1960s, of the truck/rail freight market the railways' share was 70 per cent while trucks handled approximately 30 percent. Today, trucks handle approximately 75 per cent while the railways' share has declined to 25 per cent.

In a part of Canada which is intensely truck competitive, I can personally attest to the major restructuring of our network and facilities in Atlantic Canada—particularly over the last decade. While we had to remove rail lines that no longer were meeting the needs of the marketplace, we were also investing heavily in more flexible, efficient multimodal distribution systems which are analogous to the airlines' hub-and-spoke philosophy which provided a broader range of services to regain lost business and penetrate new markets.

For lines with traffic characteristics like those of the Truro-Sydney line, and many others across the country where there are significant industries that are oriented towards rail, we believe that the shortline concept, or feeder line concept, is the most efficient system to meet customer needs.

Earlier, I referred to the improved productivity achievements of the U.S. railroads. A contributing factor to this improvement has been the growth of shortlines or feeder lines, or sometimes regional railroads as they are referred to in the United States.

Since the *Staggers Act* of 1980, shortlines in the United States have grown in number and importance. Last year it was reported that the United States shortlines currently operate 48,000 kilometres of track; they generate \$3 billion in revenues and account for 10 per cent of that nation's railway business.

United States legislators saw the promise of shortlines, and indeed cooperation between state and federal legislators have resulted in a very simple policy environment, an expedient approval process, a policy environment which has a favourable presumption towards shortlines and indeed funding assistance. Canadian railways can take advantage of the United States experience.

Our shortline initiative at CN has been focusing on the critical ingredients required for success. It is these ingredients which CN is very careful to nurture in planning any specific shortline sale in which we choose to become involved. These are: the right rail lines; the right buyers; the right business-based transaction and one—most importantly—that meets the needs of our customers.

The shortline entrepreneur can bring a number of essential ingredients to the marketplace. One of these is a lower cost operating base. Since shortline employees have composite duties, fewer are required. This contrasts with our current sit-

[Traduction]

pas peu fiers. Pourtant, nous avons quand même perdu du terrain, sur le plan de la productivité, aux mains de nos deux principaux concurrents: les chemins de fer américains et les entreprises de camionnage.

Avant que ne soit tracé le réseau routier du pays et que ne soit complétée, vers le milieu des années 60, la construction de la Transcanadienne, les chemins de fer assuraient 70 p. 100 des transports de surface au Canada tandis que les transporteurs routiers en assuraient 30 p. 100. Aujourd'hui, leur part du marché s'élève à près de 75 p. 100 tandis que la part du marché qui revient aux chemins de fer est tombée à 25 p. 100.

Dans une région du Canada, comme la région de l'Atlantique, où la concurrence du camionnage se fait particulièrement sentir, le CN a profondément remanié son réseau et ses installations ces dix dernières années, ce dont je peux personnellement témoigner. Même s'il nous a fallu enlever des voies ferrées qui ne répondaient plus aux besoins du marché, nous avons par ailleurs investi massivement dans un réseau plurimodal plus efficace et polyvalent analogue, par sa forme, aux aéroports-pivots des compagnies aériennes, qui nous a permis non seulement d'élargir la gamme de nos services, mais aussi de regagner des clients perdus et de trouver de nouveaux débouchés.

Pour des lignes, comme celles de Truro-Sydney et de nombreuses autres du pays, où le trafic est caractérisé par d'importantes industries qui dépendent du rail, nous estimons que la formule du réseau secondaire est le système le plus efficace pour répondre aux besoins de la clientèle.

J'ai fait mention un peu plus tôt des gains de productivité marqués par les réseaux ferroviaires américains, lesquels ne sont pas étrangers à l'émergence, dans ce pays, de réseaux dits secondaires, de plus petites dimensions.

Depuis l'adoption de la loi Staggers en 1980, les réseaux secondaires américains ont grandi en nombre et en importance. L'an dernier, on estimait à 48 000 kilomètres les voies dont ils assuraient l'exploitation et à 3 milliards de dollars leur chiffre d'affaires, soit 10 p. 100 du marché ferroviaire du pays.

Voyant tout l'attrait des réseaux secondaires, les législateurs fédéraux et étatiques américains ont mis en place un ensemble de politiques très simple, une procédure d'autorisation rapide, un milieu réglementaire qui leur était favorable et même des sources de financement. Les chemins de fer canadiens peuvent tirer des enseignements de l'expérience américaine.

Au CN, notre démarche en matière de réseaux secondaires a été axée jusqu'à présent sur la réunion des éléments essentiels à la réussite, éléments que le CN recherche dans toute vente de ligne secondaire qu'il envisage sérieusement, et qui se résument au choix des lignes appropriées, à une bonne motivation de la transaction et à la sélection d'acheteurs avec lesquels il pourra établir des partenariats et qui seront susceptibles de répondre aux besoins de ses clients.

Les exploitants de réseaux secondaires amènent plusieurs éléments essentiels au marché. Tout d'abord, leurs coûts sont moins élevés. Étant donné que les employés de petits chemins de fer sont plus polyvalents, il en faut aussi un moins grand

[Text]

uation where seven separate unions represent employees who are responsible solely for work within their own craft. Another cost advantage is achieved through the way shortlines deploy and utilize equipment. Maintenance of equipment and track sometimes is contracted out at competitive prices to a local supplier.

Many operators provide profit-sharing incentives to employees to earn more money above the base wage rate. This tends to focus their efforts on ensuring a greater responsiveness to specific needs of customers. Thus, with employees who are all marketers—beating the bushes for businesses—a shortline can enhance revenues.

For CN, paring the light-density portions of its network lets us concentrate the allocation of scarce capital and maintenance resources on our core network. At the same time, CN retains the benefit of moving the shortline traffic on our core network where the strengths of a modern transcontinental railway can be brought to bear. Our customers win over the long term because they have a better chance of rail service being maintained in their area. They benefit from the more customized service that a small operator can provide to customers whose business means the operators's survival, or as one shortline operator put it: "Service is not our number one priority, it is our only priority." In an Interstate Commerce Commission survey a few years ago on satisfaction levels among customers served by shortlines, it was reported that 94 per cent of those customers felt that the service was the same as or better than before.

The buyer of the line also benefits. Clearly, entrepreneurial shortline operators only enter into a venture they feel will be successful. Our involvement with other shortline transactions in New England and southern Ontario and, indeed, the Truro-Sydney lines themselves, have shown us that there are willing buyers with the commitment, the skill and the incentive to succeed.

Lastly, as a local entrepreneur, a shortline operator has a greater degree of influence over factors that impact the viability of the rail business. The national rail carriers have, over the years, been taken for granted both by the general public and by local policy makers. Peat Marwick, in their report to the province of Nova Scotia on the future of ground transportation in that province stated, and we concur, that "present federal and provincial transportation policy tends to encourage the trend from rail to road transport by improving truck competitiveness." We see, based on recent comments, that the Quebec government has also recognized this development.

Canada needs a more cohesive transportation policy, one which carefully assesses the merits of the various competing modes and institutes policy decisions accordingly. CN believes its proposal for the Truro-Sydney line fits comfortably within this context.

[Traduction]

nombre, d'où le très grand contraste avec une société comme le CN où il y a sept syndicats distincts qui représentent exclusivement les intérêts de leurs membres, selon leur corps de métier. On y réalise aussi des coûts plus bas dans la façon dont on utilise les ressources humaines et matérielles. On confie par exemple l'entretien du matériel roulant ou de la voie à une autre entreprise locale, à un prix compétitif.

En outre, un bon nombre d'exploitants de petits réseaux ont mis en place des formules d'intéressement destinées à permettre à leurs employés d'ajouter d'autres gains à leur salaire de base, ce qui n'est pas sans les inciter à déployer des efforts pour étendre leur marché. aussi, lorsque les membres du personnel d'un petit réseau se transforment tous en agents de marketing en quête de nouveaux débouchés, le chiffre d'affaires a de bonnes chances d'augmenter.

Quant au CN, le fait de se départir de lignes à faible trafic lui permet de concentrer ses rares ressources sur l'entretien et le renouvellement de son réseau principal. De plus, le CN peut également continuer à profiter du trafic que lui amènent les réseaux secondaires et exploiter pleinement les avantages d'un réseau moderne transcontinental. Enfin, l'opération profite à long terme à nos clients, qui ont ainsi plus de chances qu'on maintienne des services ferroviaires dans leur région. Ils bénéficient également d'un service plus personnalisé que seul un petit exploitant qui dépend de sa clientèle pour survivre est en mesure d'assurer. Pour reprendre les termes de l'un d'entre eux: «Le service, ce n'est pas la première de nos priorités, mais bien la seule que nous ayons». Dans un sondage qu'effectuait, il y a quelques années, l'Interstate Commerce Commission, 94 p. 100 des répondants ont affirmé que le service des réseaux secondaires était au moins égal à celui assuré auparavant.

L'opération profite aussi à l'acheteur de la ligne. Bien évidemment, ce dernier ne s'engagera pas dans une entreprise qu'il sent vouée à l'échec. Notre expérience des ventes de lignes secondaires en Nouvelle-Angleterre et dans le sud de l'Ontario, tout comme pour la ligne Truro-Sydney, a révélé que les acheteurs sont des entrepreneurs engagés, qualifiés et bien motivés à réussir.

Enfin, en tant qu'entrepreneur local, l'exploitant d'un réseau secondaire a une plus grande mainmise sur les facteurs qui influent sur la viabilité de son chemin de fer, alors que les grands chemins de fer du pays n'ont jamais vraiment réussi à susciter l'intérêt du grand public et des décideurs politiques. Le cabinet Peat Marwick, dans l'étude sur l'avenir des transports terrestres qu'il a effectuée pour le compte du gouvernement de la Nouvelle-Écosse, affirmait—et nous partageons cet avis—que «les règles actuelles des gouvernements provinciaux et fédéral en matière de transport ont tendance à encourager le délaissement du rail au profit de la route, par une amélioration de la compétitivité des entreprises de camionnage». Nous avons pu constater, d'après des déclarations récentes, que le gouvernement québécois avait également reconnu ce fait.

Le Canada a besoin d'une politique des transports plus cohérente, capable d'évaluer à leur juste mesure les mérites de chacun des modes de transport et de prendre les décisions qui s'imposent. Le CN estime que sa proposition relative au réseau secondaire de Truro-Sydney cadre très bien dans ce contexte.

[Text]

Thank you, Mr. Chairman. My team are prepared to answer any questions that may be posed.

The Chairman: I will call on Senator Graham again, followed by Senator Stewart.

Senator Graham: Thank you Mr. Chairman. I was interested in your comment that "the national rail carriers have, over the years, been taken for granted both by the general public and by local policy makers." Would you like to elaborate on that? Is that the fault of the public or the fault of CN?

Mr. Blackwell: No. I would say that often our voice of concern has not been loud enough to be adequately heard. Whether it is because of the provinces adjusting weights and lengths of trucks allowed over the highways, whether it is the potential impact of twinning highways or building better roads, or whether it is pouring funds into ports and facilities that may result in business being lifted off our rail lines, we have often stated our concerns but up to this stage our concerns have had fairly little impact.

Senator Graham: So your comments in that respect would be directed both at provincial governments and at federal authorities?

Mr. Blackwell: Yes, indeed.

Senator Graham: As far as you were concerned, they felt that CN had a bottomless pit—not necessarily a cash cow, as it were, but that it had resources and people to go to; it operated with subsidies over the years and they really were not listening to your expressions of concern or your protestations in this respect?

Mr. Blackwell: We have persisted and indeed we are making some progress in that area, but it has been very difficult for us.

Senator Graham: In my opening remarks I referred to the terminology and the new parlance with respect to branch line, shortline and main line. Perhaps you could explain to us what is a main line, a branch line and a shortline?

Mr. Blackwell: It very much depends on one's definition. As you say, I would suggest that there is some confusion in that area. Canadian National now uses the phrase "core network". The core network is on our main lines where we usually operate a large number of trains. These are lines that are usually geared up, from a technological point of view, to handle high volumes of traffic. In the case of Nova Scotia, the line that runs from Halifax through Truro to Moncton is a core line. The line that runs from Truro to Sydney is very much a feeder line and we have referred to it on different occasions as a feeder line or as a shortline. Perhaps because of its length there are others who refer to it as a regional railroad.

Senator Graham: When the Truro-Sydney line was the main connector to the Newfoundland railway, did you refer to that line as a feeder line or a shortline, or was it part of the main line?

[Traduction]

Monsieur le président, je vous remercie de votre attention et mon équipe est prête à répondre à vos questions.

Le président: Je vais donner de nouveau la parole au sénateur Graham, qui sera suivi du sénateur Stewart.

Le sénateur Graham: Merci, monsieur le président. Vous avez fait une remarque que j'ai trouvée intéressante à savoir que «les grands chemins de fer du pays n'ont jamais vraiment réussi à susciter l'intérêt du grand public et des décideurs politiques». Pourriez-vous nous expliquer ce que vous voulez dire? Est-ce de la faute du public ou de celle du CN?

M. Blackwell: Non. Je dirais que, souvent, nous n'avons pas fait entendre nos inquiétudes suffisamment fort. Que ce soit au niveau des provinces qui fixent le poids et la longueur des camions autorisés sur la route ou sur le plan des répercussions du doublement des routes ou de la construction d'un meilleur réseau routier ou encore des investissements dans les ports et les installations qui peuvent réduire le trafic sur nos lignes, nous avons souvent fait part de nos inquiétudes, mais jusqu'ici, cela n'a pas eu beaucoup d'effet.

Le sénateur Graham: Par conséquent, vos observations s'adressent aussi bien au gouvernement provincial qu'aux autorités fédérales?

M. Blackwell: En effet.

Le sénateur Graham: En ce qui vous concerne, les gouvernements considéraient le CN comme un puit sans fond, peut-être pas une vache à lait, mais comme une organisation dotée des ressources matérielles et humaines nécessaires et qui bénéficiait de subventions. Ils n'ont donc pas vraiment écouté vos doléances ou vos protestations à cet égard?

M. Blackwell: Nous avons persévéré et réussi à faire quelques progrès sur ce plan, mais avec beaucoup de difficulté.

Le sénateur Graham: Dans mon introduction, j'ai mentionné la terminologie et le nouveau jargon où il est question d'embranchements, de chemins de fer secondaires et de lignes principales. Peut-être pourriez-vous nous expliquer ce qu'est une ligne principale, un embranchement et un chemin de fer secondaire?

M. Blackwell: Cela dépend beaucoup de votre propre définition. Comme vous l'avez dit, ce n'est pas clairement établi. Le Canadien National parle maintenant de «réseau principal». Le réseau principal est constitué des lignes principales sur lesquelles nous exploitons généralement un grand nombre de trains. Ce sont les lignes qui, du point de vue technologique, sont équipées pour faire face à un trafic très dense. Dans le cas de la Nouvelle-Écosse, la ligne qui va de Halifax à Truro et Moncton est une ligne principale. Celle qui va de Truro à Sydney est davantage une ligne secondaire ou, pour reprendre l'expression que nous avons utilisée à plusieurs reprises, un réseau secondaire. En raison de sa longueur, d'autres la considèrent peut-être comme un chemin de fer régional.

Le sénateur Graham: Lorsque la ligne Truro-Sydney constituait la principale correspondance avec le chemin de fer de Terre-Neuve, la considériez-vous comme un réseau secondaire ou faisait-elle partie de la ligne principale?

[Text]

Mr. Blackwell: For many years we used the terminology "main line" and indeed, with the large volume of business that was moving over the Truro-Sydney line, it was part of our main line network. In more recent years traffic patterns have shifted. I think you know that 90 per cent of our business is on approximately a third of our lines. We have defined what we call a core network. Our core network now has more reference to our former main line.

Senator Graham: I guess that is an in-house definition of CN. Would the Canadian public be justified in believing that the Truro-Sydney line has been part of the main line?

Mr. Blackwell: Historically, yes.

Senator Graham: Who owns the land?

Mr. Blackwell: The land is owned by Her Majesty in Right of Canada, which means it is Crown land.

Senator Graham: In order to sell the land, tell me the difference between CN ownership and land that is held by Her Majesty in Right of Canada?

Mr. Blackwell: In the case of Crown land, we would ultimately have to have authority from the Government of Canada to proceed with the sale.

Senator Graham: I will now ask you about the lines in Alberta and Ontario which you now term shortlines. I am talking about Goderich, Exeter and Stettler. Were they part of the main line or were they branch lines?

Mr. Blackwell: Particularly for the Goderich line, it would depend on the definition of people in that area over time. Internally, we have been referring to them for a number of years as branch lines.

Senator Graham: So in that sense there would be a difference between the Truro-Sydney line, which you say historically has been regarded as part of the main line, and the Goderich-Exeter line and the Stettler line?

Mr. Blackwell: I would say yes particularly with respect to the Stettler line. People on the Goderich and Exeter line may have viewed that as a main line operation. However, I would suggest that you are correct; there is a difference historically.

Senator Graham: In your advertisement, why have you not talked about the possibility of a lease? Have you considered that?

Mr. Blackwell: No, we have not. We believe that there are a number of entrepreneurs who are interested in the line, and we have pursued that as a course that we think is the most effective option. An entrepreneur who takes over the complete ownership of the facility takes on some added responsibilities and that means that he is going to work very, very hard to make a go of it.

Senator Graham: If you persist in selling the line, getting rid of the line or ceasing as operators of the line, the general public would be much more comfortable if it were leased and Her Majesty retained the ownership. There is a great deal of concern about it being owned by someone from outside—"from away" as they say in Cape Breton. We have the Route Canada

[Traduction]

M. Blackwell: Pendant des années, nous avons employé l'expression «ligne principale» et étant donné le trafic important qui empruntait cette voie, elle faisait effectivement partie de notre réseau principal. Ces dernières années, le trafic s'est déplacé. Comme vous le savez sans doute, 90 p. 100 de notre clientèle emprunte environ le tiers de nos lignes. C'est ce que nous appelons un réseau principal. Notre réseau principal correspond davantage à notre ancienne ligne principale.

Le sénateur Graham: Je suppose que c'est une définition personnelle du CN. Le public canadien aurait-il des raisons de croire que la ligne Truro-Sydney faisait partie de la ligne principale?

M. Blackwell: Par le passé, oui.

Le sénateur Graham: Qui est propriétaire du terrain?

M. Blackwell: Le terrain appartient à Sa Majesté en chef du Canada. Autrement dit, il s'agit de terres de la Couronne.

Le sénateur Graham: En ce qui concerne la vente de ce terrain, quelle est la différence entre un terrain qui appartient au CN et un terrain appartenant à la Couronne?

M. Blackwell: Dans le cas des terres de la Couronne, nous devons obtenir l'autorisation du gouvernement du Canada pour effectuer la vente.

Le sénateur Graham: Je voudrais maintenant vous questionner au sujet des lignes de l'Alberta et de l'Ontario que vous qualifiez de réseaux secondaires. Je veux parler des lignes Goderich, Exeter et Stettler. Faisaient-elles partie de la ligne principale ou s'agissait-il d'embranchements?

M. Blackwell: Surtout pour la ligne Goderich, cela dépend de la définition que vous adoptez. Au CN, c'est ce que nous avons appelé des embranchements pendant des années.

Le sénateur Graham: Par conséquent, il y aurait une différence entre la ligne Truro-Sydney que vous considérez comme faisant partie de la ligne principale et la ligne Goderich-Exeter ainsi que la ligne Stettler?

M. Blackwell: Les compagnies qui exploitent la ligne Stettler ainsi que la ligne Goderich et Exeter ont peut-être considéré qu'il s'agissait d'une ligne principale. Néanmoins, vous avez raison, il y a une différence.

Le sénateur Graham: Dans votre publicité, pourquoi n'avez-vous pas parlé de la possibilité d'un bail? Y avez-vous songé?

M. Blackwell: Non. Nous croyons que plusieurs acheteurs potentiels s'intéressent à la ligne et nous avons opté pour la solution qui nous semble la plus efficace. Une entreprise qui assume entièrement la propriété des installations prend des responsabilités supplémentaires sur ses épaules et elle va devoir déployer de gros efforts pour que l'opération soit rentable.

Le sénateur Graham: Si vous persistez dans votre projet en vendant la ligne ou en cessant de l'exploiter, le grand public trouvera beaucoup plus rassurant que la ligne soit simplement louée et que la Couronne en reste propriétaire. On craint beaucoup qu'elle appartienne à des intérêts de l'extérieur, «de l'étranger», comme on dit au Cap-Breton. Route Canada, par

[Text]

example which left a very bad taste in the mouths of people all over the country and they would be much more comfortable if this were leased and, at least for a period of time, the so-called new shortline operators would have to prove themselves and there would therefore be some built-in protection.

Mr. Blackwell: Senator, you commented on owners "from away". I would point out that all the major shippers on that line for the most part have foreign ownership. I do not think that the residents in that area feel that those people are "from away". They have put in facilities that are supportive of the area and important to them.

We recognize some of the concerns, particularly the concern relative to the land. In terms of any future land sale, we are considering a caveat that there be a first right of refusal and that federal departments, the federal government or the province would have first right of refusal if at any point in the future there was ever an attempt to try and dispose of land. We feel that this would go a long way towards developing a level of comfort.

Senator Graham: Would the shortline operators maintain their interest in purchasing if a condition was attached that they had no right to abandon?

Mr. Blackwell: I am absolutely certain that they would. On the issue of abandonment, the best hopes for survival are satisfied customers and customers that continue to utilize the line. In that respect, the customers themselves have a better opportunity to ensure that the line stays. Their markets also fluctuate, so I do not think you will find any customers on that line prepared to guarantee certain traffic. We believe that the best course of action is to find an entrepreneur who is sound financially, sound in terms of operations, sound in terms of marketing philosophy and one that we will feel comfortable to continue to work with because we very much work with our feeder railroads whether they are connections to the United States or otherwise—and one that will provide a service that meets the customers needs.

Senator Graham: If the sound operator failed after three years, would you buy back in? Would you take it over again?

Mr. Blackwell: Before acquiring a line the new owner would certainly take a hard look at it to ensure that it was something that he was able to make a go of, particularly in a three-year time frame. If, over the longer term, his operation was such that he was not able to sustain the line in a viable position, for it to revert back to Canadian National would mean that, with our higher cost base than his, it would be very difficult for us to sustain the line.

Senator Graham: You have described the line as "marginally profitable."

Mr. Blackwell: Yes, I have.

Senator Graham: Can you tell us what that means?

Mr. Blackwell: It really means that, taking the revenues that are earned from business to and from the line and the expenses that are related to the on-line operation and the off-

[Traduction]

exemple, a laissé un très mauvais souvenir à tous les Canadiens et les gens se sentiraient beaucoup plus à l'aise si cette ligne était louée, du moins pendant un certain temps, jusqu'à ce que le nouveau chemin de fer secondaire fasse ses preuves. Ainsi, les gens auraient certaines garanties.

M. Blackwell: Sénateur, vous avez parlé des propriétaires de l'étranger. Je signale que la plupart des principaux clients qui expédient leurs marchandises sur cette ligne sont des entreprises étrangères. Je ne pense pas que les résidents de la région les considèrent vraiment comme des étrangers. Ils ont établi des installations qui sont importantes pour l'économie de la région.

Nous sommes conscients de certaines inquiétudes surtout en ce qui concerne les terrains. Pour ce qui est de toute vente future de terrain, nous envisageons d'accorder un droit de refus au gouvernement fédéral ou provincial si, à un moment donné, le chemin de fer cherchait à vendre le terrain. Cela devrait largement contribuer à rassurer le public.

Le sénateur Graham: Les acheteurs potentiels resteront-ils désireux d'acheter s'ils n'ont pas le droit d'abandonner la ligne?

M. Blackwell: J'en suis absolument certain. Pour ce qui est de l'abandon, c'est si les clients sont satisfaits et continuent à utiliser la ligne que celle-ci a les meilleures chances d'être maintenue. Les clients ont donc la possibilité d'assurer la survie de la ligne. D'autre part, leurs marchés fluctuent et je ne pense pas qu'un seul client soit prêt à garantir un certain trafic. La meilleure solution consiste donc à trouver un acheteur dont la situation financière est solide, qui a la capacité d'exploitation et de commercialisation voulue et avec lequel nous pourrions continuer à travailler sans problème. En effet, nous travaillons en collaboration étroite avec nos chemins de fer secondaires qu'il s'agisse de correspondance avec les États-Unis ou d'autres réseaux et s'ils fournissent un service répondant aux besoins de la clientèle.

Le sénateur Graham: Si l'acheteur échoue au bout de trois ans, allez-vous racheter la ligne? Seriez-vous prêts à la reprendre?

M. Blackwell: Avant d'acheter la ligne, le nouveau propriétaire devra l'examiner attentivement pour s'assurer qu'il est capable de la rentabiliser, surtout dans un délai de trois ans. Si, à plus long terme, il n'est pas en mesure de la rentabiliser, étant donné que nos frais généraux sont plus élevés cela veut dire que nous pourrions difficilement maintenir la ligne.

Le sénateur Graham: Vous avez dit que cette ligne était d'une rentabilité marginale.

M. Blackwell: En effet.

Le sénateur Graham: Pouvez-vous nous expliquer ce que cela veut dire?

M. Blackwell: Cela veut dire que si vous prenez les recettes provenant de la ligne et si vous en soustrayez les frais, les profits que le maintien de cette ligne représente pour le CN sont très limités.

[Text]

line operation, there is a small positive contribution to the corporation from the continued operation of that line.

Senator Graham: What subsidy is involved in the operation of that line?

Mr. Blackwell: The subsidies that are in place now?

Senator Graham: Yes.

Mr. Blackwell: There are the traditional subsidies that are applied in the Maritimes which are the Maritime Freight Rate Act and the Atlantic Region Selective Assistance, and I defer to Mrs. Taylor to advise of the other one.

Mrs. Mary Taylor, Regional Manager, Sales and Service: There is the Atlantic Region Selective Assistance. It is available to shippers that use both the truck and the rail modes.

Senator Graham: If you were to use a round figure in total revenue—and I have no idea—say \$50 million total revenues for a year on that line, can you tell us what your operating costs and overhead would be, and how much of a subsidy would be involved?

Senator Forrestall: First of all, how close is he?

Senator Graham: I just pulled that figure out of my head. I have not even thought about it.

Senator Stewart: Perhaps you could take one hundred so they can do it in percentages.

Senator Graham: Let us use the figure of \$100 million so you can do it in percentages, then we get to the point of revenue and the subsidy that is involved to operate that line.

Mr. Blackwell: When you say “subsidy”, you are talking about the MFRA payments and so on?

Senator Graham: Whatever subsidy comes outside of revenue to make it “marginally profitable”?

Mr. Blackwell: We reflect that as part of our revenue base and we reflect that indeed when we set rates and so on. I cannot tell you what that number is.

Senator Graham: Can you give us a percentage?

Mr. Blackwell: No, I cannot. I have no idea what it is.

Senator Graham: Could you do so if you put your accountants to work?

Mr. Blackwell: Sure.

Senator Graham: Could you come back to us with that figure?

Mr. Blackwell: If that item was important, we could certainly come back. But revenues and profitability features are commercially sensitive and indeed we can provide that information if it were requested by the Senate on a confidential basis.

[Traduction]

Le sénateur Graham: De quelles subventions cette ligne bénéficie-t-elle?

M. Blackwell: Les subventions actuelles?

Le sénateur Graham: Oui.

M. Blackwell: Il s'agit des subventions qui s'appliquent dans les Maritimes et qui sont celles de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes ainsi que d'une aide sélective à la région de l'Atlantique. Je vais laisser M^{me} Taylor vous répondre pour cette dernière.

Mme Mary Taylor, directrice régionale des ventes et services: Il y a l'aide sélective à la région de l'Atlantique. Cette aide est accordée aux expéditeurs qui se servent du camionnage ou du chemin de fer.

Le sénateur Graham: Si nous prenons un chiffre approximatif pour vos recettes totales—je n'en ai pas la moindre idée—disons des recettes totales annuelles de 50 millions pour cette ligne, quels seraient vos frais d'exploitation et vos frais généraux et à combien s'élèverait la subvention?

Le sénateur Forrestall: Tout d'abord, dans quelle mesure est-il prêt du chiffre réel?

Le sénateur Graham: Ce sont des chiffres que je lance au hasard. Je n'y ai même pas réfléchi.

Le sénateur Stewart: Vous pourriez peut-être prendre le chiffre cent afin que l'on vous donne un pourcentage.

Le sénateur Graham: Prenons un chiffre de 100 millions afin que vous puissiez nous indiquer, sous forme de pourcentage, quelle est la subvention que vous touchez pour exploiter cette ligne.

M. Blackwell: Quand vous parlez de subvention, vous voulez parler des paiements en vertu de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes et du reste?

Le sénateur Graham: Toutes les subventions qui, en plus des recettes, contribuent à la rentabilité marginale de la ligne.

M. Blackwell: Nous intégrons cela dans nos recettes et nous en tenons compte pour l'établissement de nos tarifs. Je ne peux pas vous donner de chiffre.

Le sénateur Graham: Pourriez-vous nous indiquer un pourcentage?

M. Blackwell: Non. Je n'en ai aucune idée.

Le sénateur Graham: Pourriez-vous l'établir si vous demandiez à vos comptables de le calculer?

M. Blackwell: Certainement.

Le sénateur Graham: Pourriez-vous revenir nous voir avec ce chiffre?

M. Blackwell: Si c'était important, nous pourrions certainement revenir. Cependant, les recettes et la rentabilité sont des questions commerciales confidentielles et nous pourrions fournir ces renseignements au Sénat, mais seulement à titre confidentiel.

[Text]

Senator Graham: If it were only a percentage it would not be so sensitive. I am sure the potential buyers would want to know that.

Mr. Blackwell: Yes. The potential buyers would be very interested in what our total revenues are on that line. Indeed, you will appreciate that the total revenues that we earn from that line are a function of a whole host of divisions with other railroads. Our negotiations with the prospective buyers will be on a per car basis as opposed to a division of revenues.

Senator Graham: What would it take to make it profitable that a private bidder would be able to bring to the operation that CN cannot bring?

Mr. Blackwell: The private entrepreneur, as I outlined in my opening statement, brings a lower cost base. We have stated that our profitability on that line is marginal. That position was supported by the Peat Marwick study back in 1989. Peat Marwick are very skilled in this whole area of costing and profitability. The new operator brings in a substantially lower cost base. He brings in a lower cost base on the revenue side. He also brings in a lower cost base in terms of the way he can perform some of his operations.

Senator Graham: Such as?

Mr. Blackwell: He can potentially utilize smaller locomotives. In an operating sense, he may have the opportunity to deploy his crews differently than we can. We are governed by virtue of agreements that we have with our unions in terms of how we operate, and indeed the salaries that we must pay them.

Senator Graham: I think you should put that up front. If you are telling us that the unions provide you with a problem and the private entrepreneur would not have that problem, perhaps you could discuss that.

Mr. Blackwell: Certainly, the shortline entrepreneur, if he has a union, usually ends up with having one union. Many of them operate without unions. They usually have a base rate that they pay their employees, and then they have an incentive bonus on top of that. They have composite employees, and so you may have an engineer that is operating the locomotive and at the appropriate time is doing something else. He is just a multi-purpose individual. In our craft structure and in our union structure, we do not have the flexibility to deploy our people in the way in which an entrepreneur taking over the line would.

Senator Graham: I guess we could explore that with the potential operators. What are you doing to look after the employees?

Mr. Blackwell: We have collective agreements, of course, with all of our employees. There are two major groups. One is what we call our non-operating group. They are sort of our shop-craft group. The other is our running trades groups. We have collective agreements with them. There are provisions under those collective agreements, of course. When you do something like this, we have to give them certain notice of change. Some of the ground rules in terms of what happens are quite well spelled out. Other ones have to be simply set down and you negotiate with your unions.

[Traduction]

Le sénateur Graham: Si vous n'indiquez que le pourcentage, ce ne serait pas si grave. Les acheteurs potentiels voudront certainement le savoir.

M. Blackwell: Oui. Les acheteurs potentiels tiendront à savoir quelles sont les recettes totales de cette ligne. Mais vous devez comprendre que les recettes de cette ligne sont fonction de la répartition entre nos autres lignes. Nous négocierons avec les acheteurs éventuels en fonction des recettes par wagon plutôt que de la répartition des recettes.

Le sénateur Graham: Quels sont les facteurs qui permettraient à un acheteur privé d'exploiter cette ligne de façon plus rentable que le CN?

M. Blackwell: Comme je l'ai dit dans mon exposé, l'entreprise privée a des frais généraux moins élevés. Nous avons dit que la rentabilité de cette ligne était marginale. C'est ce qu'a confirmé l'étude effectuée par Peat Marwick en 1989. Peat Marwick est très spécialisé dans le calcul des prix de revient et de la rentabilité. Le nouvel exploitant a des frais généraux nettement moins élevés à déduire de ses recettes. La façon dont il peut réaliser certaines de ses opérations est également moins coûteuse.

Le sénateur Graham: Par exemple?

M. Blackwell: Il peut se servir de locomotives plus petites. Du point de vue opérationnel, il peut affecter ses équipes autrement que nous. Nous sommes régis par les conventions collectives que nous avons conclues avec nos syndicats et cela détermine la façon dont nous opérons et les salaires que nous devons payer.

Le sénateur Graham: Je pense que vous devriez être direct sur ce plan. Si vous nous dites que les syndicats vous posent un problème et que l'entreprise privée n'aurait pas ces problèmes, il faudrait peut-être en discuter.

M. Blackwell: Les chemins de fer secondaires se retrouvent généralement avec un seul syndicat, s'il y en a un. Mais dans la plupart des cas, leur main-d'œuvre n'est pas syndiquée. Ils paient à leurs employés un salaire de base auquel s'ajoute une prime. Leurs employés sont polyvalents. Par conséquent, quelqu'un peut conduire une locomotive et faire autre chose à un autre moment. Étant donné la façon dont nos métiers et nos syndicats sont structurés, nous n'avons pas la possibilité d'affecter notre main-d'œuvre comme pourrait le faire l'entreprise qui reprendrait la ligne.

Le sénateur Graham: Je suppose que nous pourrions étudier la question avec les acheteurs éventuels. Qu'avez-vous prévu pour vos employés?

M. Blackwell: Nous avons évidemment signé des conventions collectives avec tous nos employés. Il y a deux principaux groupes. Le premier est celui du personnel non roulant. Il comprend les travailleurs de nos ateliers. L'autre est le personnel roulant. Nous avons conclu avec ces employés des conventions collectives qui comportent évidemment certaines dispositions. Quand vous prenez une décision de ce genre, il faut leur donner un certain préavis. Certaines des modalités sont clairement prévues. Quant aux autres, il faudra les négocier avec les syndicats.

[Text]

Senator Graham: I guess we could explore that with the unions as well. I think we read about the three bidders which made the threshold. We read there were seven bidders at the beginning, of which three made the threshold. Were there any Canadian companies that did not make the threshold?

The Chairman: Before we get into that very important question, I have a supplementary to Senator Graham's earlier questions. If you were not to sell, or if you were refused permission to sell, would you abandon that line? Perhaps that question is a little too terse. Is that a clear option for you?

Mr. Blackwell: At this point in time, it is not. The line is marginally profitable. As long as it is marginally profitable, we would continue to operate the line as we have. We are continuing to try and make changes in the operation there on an ongoing basis. It is very much business as usual, so we make adjustments in terms of the traffic downturns which are happening currently. We make those adjustments. We take a look at the other ways in which we can operate it on what you might call the people side. As elsewhere in our system, we are looking for new innovative ways, and we are very aggressively pushing as well on the marketing side with new ideas and so on. So it would be business as usual until such time as, in fact, the business deteriorated. In spite of our best efforts, if it deteriorated to the point where the line was no longer viable, then we would have no choice but to, in fact, file for abandonment.

The Chairman: We are at the halfway mark. I think that Scotia McLeod and Senator Graham were on that point. That is a very interesting part of our inquiry, finding out the whole criteria for the sale and so on. Senator Frith is first.

Senator Frith: I just want to understand the vocabulary. I missed your opening statement, but I read it. I have just a question on the terminology or vocabulary, the thrust of which is the whole question of shortlines and shortline operators. At the bottom of page 4, for the first time—at least I did not read it quite this way—you say:

... as a local entrepreneur, a shortline operator has a greater degree of influence over factors ...

et cetera. Does the term "shortline operator" include always that the person is a local entrepreneur? Can a non-local entrepreneur be a shortline operator within the vocabulary as you use it in your statement?

Mr. Blackwell: In my reference to "local entrepreneur," a shortline operator, if he is to operate, will always have a management that looks after the line. Regardless of his ownership, he will have hands-on local management.

Senator Frith: So the list of people or potential customers is not limited to the local entrepreneurs? It might very well be that they would be "from away",—which is, I understand, another part of the vocabulary—and still have a local management? That is what you mean? In other words, local entrepreneur—

Mr. Blackwell: Means local management.

[Traduction]

Le sénateur Graham: Je suppose que nous pourrions également étudier la question avec les syndicats. Nous avons entendu parler des trois soumissionnaires retenus jusqu'ici. Au départ, il y avait sept. Vous en avez retenu trois. Y a-t-il des entreprises canadiennes qui n'ont pas été retenues?

Le président: Avant d'aborder cette question très importante, je voudrais en poser une autre à la suite de celles du sénateur Graham. Si vous ne vendiez pas ou si on vous refusait l'autorisation de vendre, abandonneriez-vous cette ligne? Si c'est une question un peu trop directe, est-ce une possibilité en ce qui vous concerne?

M. Blackwell: Non, pas pour le moment. Cette ligne est rentable dans une faible mesure. Tant qu'elle le restera, nous continuerons à l'exploiter. Nous continuons d'essayer à apporter quelques changements dans notre mode d'exploitation. Mais nous continuons comme si de rien n'était et nous apportons des redressements pour tenir compte du ralentissement du trafic que nous enregistrons en ce moment. Nous apportons ces redressements. Nous cherchons d'autres moyens d'exploiter la ligne en nous tournant du côté de nos ressources humaines, si vous voulez. Comme dans tout notre réseau, nous cherchons à innover et c'est ce que nous faisons également du côté commercialisation. Par conséquent, nous continuerions à exploiter la ligne jusqu'à ce que la clientèle se dégrade. Si, malgré tous nos efforts, elle se dégrade au point où la ligne n'est plus rentable, nous n'aurons d'autre choix que de l'abandonner.

Le président: Nous en sommes à mi-chemin. Je crois que Scotia McLeod et le sénateur Graham avaient la parole. Il s'agit là d'un élément très important de notre enquête. Nous devons faire toute la lumière sur les critères, la vente et le reste. La parole est au sénateur Frith.

Le sénateur Frith: Je voudrais simplement comprendre la terminologie. J'ai raté votre déclaration liminaire, mais je l'ai lue. J'aurais juste une question à vous poser sur la terminologie ou le vocabulaire employé. C'est à propos des réseaux secondaires ou chemins de fer secondaires. A la page 4 vous dites une chose que je vois pour la première fois ou du moins je n'avais pas compris les choses ainsi, à savoir qu'

un entrepreneur local, l'exploitant d'un réseau secondaire a une plus grande mainmise sur les facteurs ...

etc. L'expression «exploitant d'un réseau secondaire» sous-entend-elle toujours qu'il s'agit d'un entrepreneur local? Est-il possible qu'un exploitant qui n'est pas un entrepreneur local puisse être un chemin de fer secondaire selon la terminologie que vous utilisez dans votre déclaration?

M. Blackwell: Je veux dire par là que l'exploitant d'un réseau secondaire va toujours gérer directement la ligne. Peu importe qui en sera propriétaire, il va toujours assurer la gestion de la ligne au niveau local.

Le sénateur Frith: Par conséquent, les acheteurs éventuels ne se limitent pas aux entreprises locales? Il se pourrait très bien qu'il s'agisse d'intérêts étrangers, pour reprendre une autre expression utilisée et qu'ils assurent une gestion locale? C'est ce que vous voulez dire? Autrement dit, par entrepreneur local ...

M. Blackwell: Nous voulons dire une gestion locale.

[Text]

Senator Frith: A shortline operator is not confined to local entrepreneurs in terms of both ownership and management?

Mr. Blackwell: That is correct.

The Chairman: Now, I want to give Senator Stewart a chance, but if Senator Graham could just go back to his question to Mr. Michaud.

Senator Graham: I think everyone would be interested in that question, and I have a few other questions related to that, Mr. Chairman. Thank you for allowing me to continue.

Mr. Michaud, could you take us to the seven bidders, three of whom was successful? I would be interested in knowing if you could tell us what the general threshold was, and if there were any Canadians among the four who did not make the final cut.

Mr. Claude Michaud, Vice President and Director, Scotia McLeod: In the offering memorandum, we specified a certain number of criteria to be met by potential purchasers of the shortline. It is really a review of those that enabled CN, with our assistance, to select the list of final bidders. Out of the seven responses to the request in the offering memorandum for initial bids, there were Canadian companies.

Senator Graham: Can you tell us how many?

Mr. Michaud: One.

Senator Graham: Was it an experienced operator?

Mr. Michaud: No.

Senator Graham: Someone who had not been involved in the business. Was it a Nova Scotian?

Mr. Michaud: I do not recall.

Mr. Blackwell: The response was much more one of an inquiry than it was anything substantive.

Mr. Michaud: The document was a non-complying bid in the sense that it did not meet the set of criteria that was spelled out in the document.

Senator Graham: So the successful three were from the United States? In fact, there were six from the United States who bid?

Mr. Michaud: Yes.

Senator Graham: Three made the threshold. What criteria did you use in establishing the threshold?

Mr. Michaud: As I said in the document, there is a list of elements that were requested from the bidders, such as a statement of the purchase price, then a projected operating plan, marketing plan, structure of the organization, of the line. Also, we asked for background on the potential purchasers both in terms of management, expertise, and railway operating expertise, and also satisfactory evidence of financial capacity to carry out the transaction.

Senator Graham: Would any of the three or all of the three, be looking for any subsidies, grants, non-interest bearing

[Traduction]

Le sénateur Frith: Il n'est pas obligatoire que ce soit un entrepreneur local qui possède et gère le réseau secondaire?

M. Blackwell: En effet.

Le président: Je voulais laisser une chance au sénateur Stewart, mais si le sénateur Graham peut en revenir à la question qu'il a posée à M. Michaud.

Le sénateur Graham: Je crois que cette question intéressera toute le monde et j'en aurai quelques autres à ce même sujet, monsieur le président. Merci de me laisser poursuivre.

Monsieur Michaud, pourriez-vous nous reparler des sept soumissionnaires dont trois ont été retenus? Pourriez-vous nous dire quels étaient les critères à remplir et si parmi les quatre soumissionnaires écartés de la course il y avait des Canadiens.

M. Claude Michaud, vice-président et directeur, Scotia Macleod: Dans notre appel d'offres, nous avons spécifié un certain nombre de critères que devaient remplir les acheteurs éventuels de la ligne. C'est à partir de ces critères que le CN a retenu trois soumissionnaires, avec notre aide. Sur les sept réponses que nous avons reçues à notre appel d'offres, il y avait effectivement des compagnies canadiennes.

Le sénateur Graham: Pourriez-vous nous dire combien?

M. Michaud: Une.

Le sénateur Graham: S'agissait-il d'un exploitant expérimenté?

M. Michaud: Non.

Le sénateur Graham: Quelqu'un qui n'avait aucune expérience des chemins de fer. Était-ce une personne de Nouvelle-Écosse?

M. Michaud: Je ne m'en souviens pas.

M. Blackwell: La soumission que nous avons reçue s'apparentait davantage à une demande de renseignements qu'à une offre comme telle.

M. Michaud: La soumission ne se conformait pas aux critères énoncés dans l'appel d'offres.

Le sénateur Graham: Par conséquent, les trois autres provenaient des États-Unis? Six compagnies américaines ont soumissionné?

M. Michaud: Oui.

Le sénateur Graham: Trois ont été retenues. De quels critères vous êtes-vous servi?

M. Michaud: Comme je l'ai dit, nous avons demandé aux soumissionnaires un certain nombre de précisions telles que le prix d'achat qu'ils offraient, le plan d'exploitation qu'ils prévoyaient, leur plan de commercialisation et la structure de l'organisation de la ligne. Nous leur avons également demandé quels étaient leurs antécédents sur le plan de la gestion, des compétences et de l'expérience ferroviaire ainsi que des preuves satisfaisantes de leur capacité financière à conclure la transaction.

Le sénateur Graham: Est-ce que l'un des trois soumissionnaires ou les trois ont-ils cherché à obtenir du CN des subven-

[Text]

debentures from CN, letters of comfort, whatever? Can you tell us if they are looking for anything that you do not already have?

Mr. Bergeron: Senator, I believe they are looking at this solely as a stand-alone deal, that they are not looking for anything that we do not already have. They are not looking for CN to finance this in any way. We are marketing a line that we believe has potential for a shortline operator. It will be a very successful shortline operation, and these are the sorts of people that have come forward who have a proven track record as shortline operators. I think they indeed acknowledge, because of their interest, that this has the potential for being a very successful shortline.

Senator Graham: As I understand it, in one of the sales in Ontario or Alberta, or both, CN provided non-interest bearing debentures, or the Government of Canada provided a grant which is in the process of being paid back, and so on. They are not looking for any of that?

Mr. Bergeron: No. This is very much like the first really full-blown transaction we have carried out on the Goderich-Exeter, where we have not gone into that sort of thing.

Senator Graham: They would take advantage of the Maritime Freight Rates Act or whatever?

Mr. Bergeron: They would anticipate taking advantage of whatever is generally available to the rest of the transport industry.

Senator Graham: What about maintenance? As I recall, and correct me if I am wrong, the Government of Canada used to provide 80 percent of the cost of looking after and maintaining level surface crossings and so on, whatever the terminology. I believe they have stopped doing that. Is that correct?

Mr. Blackwell: That is right. Those are now issues that are negotiated between the railways, the provinces and the parties involved.

The Chairman: I have a supplementary. The bids that you received, these are non-binding bids?

Mr. Blackwell: That is correct.

The Chairman: Was there a price in your mind below which you would not do business?

Mr. Blackwell: Yes, indeed. The low end, of course, is that you will not accept anything that will leave you worse off than you are now, and certainly you know what the salvage value of the line is, plus the business base, and that determines the bottom line beyond which you would not go.

The Chairman: Then, let us just go back to the percentage discussion we had a little bit earlier. As a matter of fact, one person in one brief came up with the figure \$30 million. I do not know where he got it in the brief, but let us say it was \$30 million. That was what you wanted. With the three bidders who made the cut who are now in the final stages, it is assumed, therefore, that one bid is \$31 million, one bid \$33 million, or one bid \$38 million. The criteria said the highest or

[Traduction]

tions, des débentures sans intérêt ou des lettres d'accord? Pouvez-vous nous dire s'ils ont cherché à obtenir des choses que vous n'avez pas déjà?

M. Bergeron: Sénateur, je crois qu'ils considèrent cette transaction en fonction de ses propres mérites et qu'ils ne cherchent pas à obtenir quoi que ce soit d'autre. Ils ne demandent pas au CN de les financer d'une façon quelconque. Nous vendons une ligne qui, d'après nous, présente du potentiel pour un exploitant de réseau secondaire. Cette ligne devrait être très rentable et les soumissionnaires retenus ont déjà fait leurs preuves comme exploitants de chemin de fer secondaire. Étant donné l'intérêt qu'ils manifestent, ils reconnaissent effectivement que cette ligne a la possibilité d'être très rentable.

Le sénateur Graham: Si j'ai bien compris, dans le cas d'une des lignes vendues en Ontario ou en Alberta ou les deux, le CN a accordé des débentures sans intérêt ou le gouvernement du Canada a octroyé une subvention que l'entrepreneur est en train de rembourser. Envisage-t-on le même genre de chose?

M. Bergeron: Non. En fait, cette transaction est très semblable à la première que nous ayons effectuée pour la ligne Goderich-Exeter, pour laquelle nous n'avons pas consenti ce genre de modalité.

Le sénateur Graham: L'exploitant se prévaudrait de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes ou de mesures de ce genre?

M. Bergeron: Il se prévaudrait de tout avantage consenti à l'ensemble du secteur des transports.

Le sénateur Graham: Et la maintenance? Si je ne me trompe, le gouvernement du Canada défrayait 80 p. 100 de la surveillance et de l'entretien des passages à niveau. Je crois que c'est fini. Est-ce exact?

M. Blackwell: C'est exact. Il s'agit de questions qui sont actuellement négociées entre les chemins de fer, les provinces et les parties intéressées.

Le président: J'ai une question supplémentaire à poser. Les soumissions que vous avez reçues sont non exécutoires?

M. Blackwell: En effet.

Le président: Y a-t-il un prix en dessous duquel vous n'étiez pas prêts à descendre?

M. Blackwell: Oui. Nous ne pouvons évidemment pas accepter des conditions qui nous placeraient dans une situation moins avantageuse qu'elle ne l'est actuellement. Nous avons quelle est la valeur de récupération de la ligne, plus celle de sa clientèle, ce qui permet d'établir le prix en dessous duquel il n'est pas question de descendre.

Le président: Revenons-en à la question du pourcentage dont nous avons parlé tout à l'heure. En fait, dans un mémoire, quelqu'un a cité un chiffre de 30 millions de dollars. Je ne sais pas d'où ce chiffre sortait, mais disons qu'il s'agissait de 30 millions. C'est ce que vous vouliez. Je suppose donc que les trois offres retenues pour la soumission finale sont de 31 millions dans un cas, 33 millions dans l'autre et 38 millions pour la troisième. Selon les critères, vous n'accepterez pas nécessai-

[Text]

lowest would not necessarily be accepted. There were other things going into that. After they had an opportunity to inspect what they were getting into, they then were to come forward with a binding bid, and that binding bid could be less than the amount that they originally had bid if they found a bridge that was falling down, or that the railway was in bad shape, or the rail track, et cetera. It could be lower, this so-called binding final bid.

Mr. Blackwell: Yes, it could.

The Chairman: Very well. Senator Graham, do you want to continue?

Senator Atkins: Could I ask a supplementary? Does the sale of a shortline include rolling stock?

Mr. Blackwell: No, but the rolling stock is available to the shortline operator, particularly the cars that are sort of on the line. We would simply sit down and make a business transaction in the way in which any other business would. I should point out, senator, that insofar as rolling stock is concerning, Canadian National would continue to provide rail cars for our customers who are shipping to and from that line and our core network.

Senator Graham: Can I ask what is for sale? I want to talk very briefly, Mr. Chairman, about the condition of the line in a couple of spots on the line. We have had somebody, apparently, giving us an independent study. They have examined the line and will give us an independent assessment of the line.

What is involved when you talk about the line? As I understand it, the line is a 100 foot right-of-way running from Truro right through to Sydney. In the advertisement, I think the terminology used was "associated properties." Does that include all the land, for example, in downtown Sydney, Stellarton, Port Hawkesbury, Point Tupper, or wherever? Does that include buildings and so on? How much is involved?

Mr. Blackwell: No. Basically the property involved is only that which is required to continue operation of a railroad. As you have described, it is basically a 100 foot right-of-way that runs the entire length of the track, and of course it includes some yard trackage in different locations like Stellarton and Sydney. In Sydney, for example, it does not include the station, or indeed quite a bit of yard trackage that is currently there.

Senator Graham: Tell me about the condition of the line. Could you run a VIA Rail system on the line now?

Mr. Blackwell: Yes, you could.

Senator Graham: A couple of weekends ago, I was walking some of the line and doing my own little very naive inspection. A couple of weekends ago I was on the—

The Chairman: Did you do the whole 200?

Senator Graham: Not quite. I tried to ski. Last weekend I was going to complete my very amateurish inspection. A couple of weekends ago, I was—

[Traduction]

rement l'offre la plus élevée ou la plus basse. D'autres facteurs entrent en jeu. Après avoir eu l'occasion d'inspecter la situation de la ligne, les soumissionnaires devaient présenter une offre exécutoire qui pouvait être inférieure au montant de leur soumission initiale s'ils constataient qu'un pont était en train de s'écrouler ou que la voie était en mauvais état, par exemple. Cette offre finale dite exécutoire pourrait être plus basse.

M. Blackwell: Oui, en effet.

Le président: D'accord. Sénateur Graham, voulez-vous continuer?

Le sénateur Atkins: Puis-je poser une question supplémentaire? La vente d'un réseau secondaire comprend-elle le matériel roulant?

M. Blackwell: Non, mais nous mettons le matériel roulant à la disposition de l'exploitant, surtout les wagons qui se trouvent sur la ligne. C'est une chose que nous négocions comme n'importe quelle autre entreprise. Je signale, sénateur, qu'en ce qui concerne le matériel roulant, le Canadien National continuera à fournir des wagons à ses clients qui se servent de cette ligne et de notre réseau principal.

Le sénateur Graham: Puis-je demander ce qui est inclus dans la vente? Je voudrais discuter très brièvement de l'état de la ligne à certains endroits. Quelqu'un nous a remis une étude indépendante. Les auteurs de cette étude ont examiné la ligne et nous fourniront une évaluation indépendante.

Quand vous parlez de la ligne, quelles sont les installations incluses? Si j'ai bien compris, la ligne occupe un droit de passage de 100 pieds de large qui va de Truro jusqu'à Sydney. Dans votre annonce, je crois que vous avez parlé de «propriétés connexes». Cela comprend-il la totalité des terrains, par exemple ceux qui se trouvent au centre-ville de Sydney, à Stellarton, à Port Hawkesbury, à Point Tupper ou ailleurs? Cela comprend-il les bâtiments et le reste? Quels sont les biens inclus?

M. Blackwell: Non. Il s'agit en fait uniquement des installations requises pour poursuivre l'exploitation d'un chemin de fer. Comme vous l'avez dit, il s'agit surtout d'un droit de passage de 100 pieds qui s'étend sur toute la longueur de la voie et, bien entendu, cela comprend quelques cours de triage à divers endroits comme Stellarton et Sydney. A Sydney, par exemple, cela ne comprend pas la gare ni une bonne partie des voies de triage qui se trouvent là actuellement.

Le sénateur Graham: Parlez-moi de l'état de la voie. Pourriez-vous exploiter un service Via Rail sur la voie actuellement?

M. Blackwell: Oui, certainement.

Le sénateur Graham: Il y a deux week-ends, je me suis promené sur la voie pour faire ma petite inspection. Je suis allé sur le...

Le président: Avez-vous parcouru les 200 kilomètres?

Le sénateur Graham: Pas jusqu'au bout. J'ai essayé de skier. Le week-end dernier, je voulais terminer ma petite inspection en amateur. Je suis allé...

[Text]

Senator Olson: He was trespassing.

Senator Graham: Yes, indeed. I was trespassing on the Grand Narrows bridge, and I did not know whether I was going to be thrown off or blown off. I was in the middle of the bridge. Senator Buchanan knows more about that bridge than I do because he started to build a highway bridge across there. I do not know if they are ever going to complete.

Senator Buchanan: Yes. I promised it.

Senator LeBlanc: Before the next election.

Senator Graham: Senator Buchanan, when he was premier, invited CN, as I recall, to participate and to put in a new track and a new bridge, and obviously to make the whole exercise, both highway and related rail, more cost efficient. I guess we are all surprised and concerned about CN's unwillingness to participate. Somebody said, "That is the first indication that CN is going to get out." Twenty-five years from now, or 20 years from now, how can we expect a private entrepreneur to build a new bridge over Grand Narrows when CN would not?

Mr. Blackwell: Senator Graham, you are really not quite correct. CN was very willing to participate in the joint highway-rail bridge, but we were willing to participate only up to the level of what it would cost us to refurbish and complete the existing Grand Narrows bridge. The decision was made that the government would build their own bridge. We spent some \$8 million refurbishing the Grand Narrows bridge. It is now in excellent condition.

Senator Graham: That was how long ago?

Mr. Blackwell: About 1986.

Senator Buchanan: Seems like an eternity now.

Mr. Blackwell: Yes, it does.

The Chairman: Senator Graham, I am sorry if I was distracted. Have we established the fact that our assessment, done at your request and Senator Stewart's by Mr. Price, shows that the line is in excellent condition?

Senator Graham: I do not have that report in front of me, but he says "adequate for the moment." However, I do not know whether he would be satisfied that you could run a VIA Rail system on it. He did not make a total examination because of weather conditions. I think it would be interesting to have him as a witness on the fourth or fifth day when we look at the examination of the line.

The Chairman: Your reading of that report does not accord with mine. I have the impression that, save for a few very small things, the line is, to use his expression, in excellent condition, including the rail bed, the trestles—the works.

Senator Stewart: I think both of you should make a tour of the entire line within the next four weeks.

Senator Graham: Could you tell us who owns the causeway swing bridge?

[Traduction]

Le sénateur Olson: Il s'est promené sur les voies sans autorisation.

Le sénateur Graham: Oui. Je me suis promené sur le pont de Grand Narrows et je ne savais pas si j'allais être jeté en bas du pont ou si le vent allait m'emporter. J'étais au milieu du pont. Le sénateur Buchanan en sait plus que moi au sujet de ce pont étant donné qu'il a commencé à construire un viaduc là-bas. J'ignore s'il sera terminé un jour.

Le sénateur Buchanan: Oui, je l'ai promis.

Le sénateur LeBlanc: Avant les prochaines élections.

Le sénateur Graham: Quand le sénateur Buchanan était premier ministre, si je me souviens bien, il a invité le CN à construire une nouvelle voie, un nouveau pont de façon à ce que le réseau routier et ferroviaire devienne plus rentable. Nous avons tous été surpris et déçus que le CN refuse de participer au projet. Quelqu'un a dit qu'il fallait en conclure que le CN allait se retirer. Comment pourrions-nous nous attendre à ce que d'ici 25 ans, 20 ans ou même dix ans un entrepreneur privé construise un nouveau pont sur Grand Narrows alors que le CN a refusé?

M. Blackwell: Sénateur Graham, vous n'avez pas tout à fait raison. Le CN était bien prêt à participer à la construction d'un pont pour la route et la voie ferrée, mais seulement jusqu'à concurrence du montant qu'il nous aurait fallu déboursier pour remettre en état et terminer le pont actuel. Le gouvernement a décidé de construire son propre pont. Nous avons consacré 8 millions de dollars à la réfection du pont de Grand Narrows. Il est en excellent état.

Le sénateur Graham: Il y a combien de temps?

M. Blackwell: Vers 1986.

Le sénateur Buchanan: Cela semble très loin.

M. Blackwell: En effet.

Le président: Sénateur Graham, excusez-moi de m'être laissé distraire. Avons-nous établi si l'évaluation que nous avons fait faire sur votre demande et celle du sénateur Stewart par M. Price indique que la ligne est en excellent état?

Le sénateur Graham: Je ne l'ai pas sous les yeux, mais selon le rapport, son état est «satisfaisant pour le moment». J'ignore si M. Price juge cet état suffisant pour faire rouler un train de Via Rail. Il n'a pas examiné la ligne à fond à cause du mauvais temps. Il vaudrait la peine, je crois, de l'inviter à venir témoigner le quatrième ou le cinquième jour, lorsque nous nous ferons l'examen de la ligne.

Le président: Votre interprétation du rapport ne correspond pas à la mienne. J'ai eu l'impression qu'à quelques petits détails près, la ligne est en excellent état, que ce soit l'assise de la voie ou les chevalets, enfin le tout.

Le sénateur Stewart: Je crois que vous devriez aller examiner la ligne tous les deux au cours des quatre prochaines semaines.

Le sénateur Graham: Pourriez-vous nous dire qui est le propriétaire du pont tournant sur la levée de Canso?

[Text]

Mr. Blackwell: I believe that is a joint venture that we have with the province of Nova Scotia with respect to which we do some cost sharing.

Mrs. Taylor, are you more up to date on that?

Mrs. Taylor: My understanding—and we can confirm this—is that it is a 50/50 ownership responsibility. I believe we are responsible for the repairs to the ties and the underpinnings. The Department of Highways is responsible for the asphalt and its underpinnings. The structural components, et cetera, we share 50/50.

Senator Graham: So the private operator would have to work out an agreement with the province?

Mrs. Taylor: Yes.

Senator Graham: Let me ask you just a couple of other general questions, Mr. Chairman. Are there other lines to be sold?

Mr. Blackwell: I believe there likely are. Each one has to be studied on its own merit and assessed as to whether or not it fits appropriately. Over the years, we have done quite a few cursory assessments as to the shortline viability in our territory. Indeed, we looked at the Chester subdivision at one time. The consultants we had simply said that it was not an option.

We have done a little bit of work in the Atlantic region on the Nashwaak-Oromocto line. One that we will assess in more depth is the line that runs up to Gaspé from Matapédia in our territory. The Gaspé line is probably the only other one that we will assess in due course.

Senator Graham: There are rumours that there may be five lines in Ontario; is there any truth to that?

Mr. Blackwell: I cannot comment on Ontario. However, I would suggest that all our territories are looking at some of their lighter density lines in this vein to see whether or not it makes sense.

Senator Graham: There are no other lines in Atlantic Canada that you are aware of that might be up for sale except, as you have mentioned, the Chester line?

Mr. Blackwell: The only other line in Atlantic Canada that we will study extensively to decide as to whether or not it fits is the Gaspé line. We will do that in due course.

Senator Graham: This is just a general question: How do you see the future of rail rationalization in North America? Is this just part of the bigger picture? Has it anything to do with the free trade agreement?

Mr. Blackwell: No, I do not think it has anything to do with the free trade agreement. It has a great deal to do with policies and regulations that are in place in terms of the competing modes that are out there. Those comments also apply to the need for an integrated transportation system.

[Traduction]

M. Blackwell: Je crois que nous en sommes copropriétaires avec la province de Nouvelle-Écosse avec laquelle nous partageons certains frais.

Madame Taylor, avez-vous davantage de précisions à ce sujet?

Mme Taylor: Si j'ai bien compris—et nous pourrions le confirmer plus tard—nous en sommes propriétaires de moitié. Je crois que nous sommes responsables de la réparation des traverses et des rails. Le ministère de la voirie est responsable de l'asphalte et de la couche de dessous. Pour ce qui est de la structure, nous en partageons la responsabilité à 50 p. 100.

Le sénateur Graham: Par conséquent, l'exploitant privé devra conclure une entente avec la province?

Mme Taylor: Oui.

Le sénateur Graham: J'aurais une ou deux autres questions de portée générale à poser, monsieur le président. Allez-vous vendre d'autres lignes?

M. Blackwell: Cela me paraît probable. Pour chacune d'elles, nous devons nous livrer à un examen pour établir s'il est souhaitable de la vendre. Au cours des années, nous avons procédé à quelques évaluations rapides pour étudier la viabilité des réseaux secondaires dans notre territoire. En fait, nous avons examiné, à une certaine époque, la subdivision de Chester. Nos experts-conseils ont tout simplement rejeté cette option.

Nous avons également procédé à une évaluation de la ligne Nashwaak-Oromocto, dans la région de l'Atlantique. Une ligne que nous examinerons plus en profondeur est celle qui va de Gaspé à Matapédia, dans notre territoire. La ligne de Gaspé est sans doute la seule autre que nous évaluerons en temps voulu.

Le sénateur Graham: Selon certaines rumeurs, cinq lignes de l'Ontario pourraient être touchées. Ces rumeurs ont-elles le moindre fondement?

M. Blackwell: Je ne peux pas vous dire ce qu'il en est pour l'Ontario. Je dirai cependant que nous examinons les lignes à faible densité de l'ensemble de nos territoires afin de voir s'il serait souhaitable ou non de s'en défaire.

Le sénateur Graham: N'y a-t-il pas d'autres lignes, dans la région de l'Atlantique, que vous pourriez songer à vendre à part la ligne de Chester dont vous avez parlé?

M. Blackwell: La seule autre ligne de l'Atlantique que nous allons examiner attentivement pour voir s'il y a lieu ou non de la vendre est celle de Gaspé. Nous le ferons en temps voulu.

Le sénateur Graham: Ce n'est qu'une question d'ordre général. Comment envisagez-vous la rationalisation du réseau ferroviaire en Amérique du Nord? Cette initiative fait-elle partie d'un plan de plus grande envergure? Cela a-t-il un rapport avec l'Accord de libre-échange?

M. Blackwell: Non, je ne pense pas que cela ait le moindre rapport avec l'Accord de libre-échange. Cette initiative correspond plutôt aux politiques et aux règlements qui régissent les divers modes de transport concurrents. C'est également ce qui nous oblige à avoir un réseau de transport intégré.

[Text]

Of course, there are also factors in play relative to the cost basis that the railways can bear compared with others. You know that in Canada there is a high level of fuel and property taxes, for example, that we bear, something which the U.S. railroads do not bear.

Senator Graham: Have you been told by the government to operate more as a business?

Mr. Blackwell: Our mandate is to operate on a commercial basis.

Senator Graham: How would you feel if the government gave an instruction that you should be privatized?

Mr. Blackwell: That is a hypothetical question. I think that, as the shareholder, that would be a decision they would have to weigh and decide.

Senator Graham: Mr. Chairman, we established earlier that the people between Truro and Sydney have a right to feel that their line—that line which has served them—has been part of the main line. Would you regard your responsibilities to the people who live in that area, whether in Truro, New Glasgow, Antigonish, Port Hawkesbury, Point Tupper, Boisdale, North Sydney, Sydney, whatever, as being any different than your responsibilities to the people who live, for instance, between Montreal and Toronto?

Mr. Blackwell: No. We view our operation between Montreal and Toronto in light of our commercial mandate. We view the line from Truro to Sydney in the same light.

Senator Graham: I have one final observation, Mr. Chairman. When I think of the role of government, particularly today, and it is historical, as a matter of fact, it is to intervene to serve those people, those segments of society or areas of the country that need the help of the government purse. It occurred to me that perhaps that is more a role for CN. Instead of selling off those lines, it might be more logical to sell off Quebec-Montreal-Toronto-Windsor and to direct your energies more toward those lines that are necessary to serve the more remote areas of the country. That is just an observation, Mr. Chairman. Thank you.

The Chairman: Senator Stewart, you have been very patient.

Senator Graham: Everyone has been very patient, Mr. Chairman.

Senator Stewart: The questions asked by Senator Graham and yourself, Mr. Chairman, were probing and interesting; that is why I have been patient.

Mr. Chairman, the witness depicts CN as a kind of chess piece, moved by forces over which it has no control. The suggestion seems to be that this decision to seek a buyer for the Truro-Sydney line is an inevitable consequence of these forces. There is, for example, the decision of the Government of the Province of Nova Scotia and, of course, the Government of Canada in relation to the Trans-Canada Highway, to promote a competing mode of transportation. There is the effect of a union structure. There is the effect of government policy to operate, not as a nation-building entity, but as a market-driven commercial entity.

[Traduction]

Bien entendu, il y a d'autres facteurs qui interviennent dans le prix de revient de nos chemins de fer. Comme vous le savez, au Canada, nous devons assumer des taxes sur le carburant et des impôts fonciers très élevés, contrairement aux chemins de fer des États-Unis.

Le sénateur Graham: Le gouvernement vous a-t-il demandé d'exploiter le réseau sur des bases plus commerciales?

M. Blackwell: Nous avons pour mission de l'exploiter sur des bases commerciales.

Le sénateur Graham: Si le gouvernement décidait de vous privatiser, qu'en penseriez-vous?

M. Blackwell: C'est une question hypothétique. C'est une décision qu'en tant qu'actionnaire le gouvernement devrait soigneusement soupeser.

Le sénateur Graham: Monsieur le président, nous avons établi tout à l'heure que les citoyens résidant entre Truro et Sydney ont le droit de considérer que leur ligne—cette ligne qui les a desservis jusqu'ici—fait partie de la ligne principale. Estimez-vous avoir des responsabilités différentes envers la population de la région, qu'elle réside à Truro, New Glasgow, Antigonish, Port Hawkesbury, Point Tupper, Boisdale, Sydney-Nord, Sydney ou ailleurs, qu'envers les gens qui vivent entre Montréal et Toronto, par exemple?

M. Blackwell: Non. Nous considérons l'exploitation de la ligne Montréal-Toronto en fonction de notre mission commerciale. C'est dans la même optique que nous considérons la ligne Truro-Sydney.

Le sénateur Graham: Une dernière observation, monsieur le président. Si l'on prend le rôle que le gouvernement joue aujourd'hui et même celui qu'il a joué jusqu'ici, il intervient pour venir en aide aux gens ou aux régions du pays qui ont besoin de son assistance. Ce rôle me semble mieux convenir au CN. Au lieu de vendre ces lignes, il serait plus logique de se défaire de la ligne Québec-Montréal-Toronto-Windsor et de concentrer davantage vos efforts aux lignes qui sont nécessaires pour desservir les régions isolées du pays. Ce n'est qu'une simple observation, monsieur le président. Merci.

Le président: Sénateur Stewart, vous avez été très patient.

Le sénateur Graham: Tout le monde a été très patient, monsieur le président.

Le sénateur Stewart: C'est parce que les questions posées par le sénateur Graham et vous-même, monsieur le président, étaient très intéressantes.

Monsieur le président, le témoin décrit le CN comme un pion sur l'échiquier qui se contente de réagir à des circonstances indépendantes de sa volongé. Il semble dire que la décision de rechercher un acheteur pour la ligne Truro-Sydney est la conséquence inévitable de ces circonstances. Il s'agit, par exemple, de la décision du gouvernement de Nouvelle-Écosse et, bien sûr, du gouvernement du Canada de promouvoir la Transcanadienne et donc un mode de transport concurrent. C'est également la conséquence de la syndicalisation et de la politique du gouvernement qui demande au CN de fonctionner

[Text]

There is one other influential factor that I would like to hear more about. If we look at the map we see that the line from Truro to North Sydney was part of the transportation system embracing the new province, Newfoundland. At one time, that line of railway carried most Newfoundland-bound freight to North Sydney. When North Sydney harbour was inoperable because of late winter ice conditions, the Newfoundland freight boats came into the Strait of Canso. The freight was loaded onto the freight boats from the CNR line at Mulgrave.

As I understand it, at some point your company decided not to continue that routing of most of the Newfoundland traffic. You decided that freight going to Newfoundland would be carried down to Halifax harbour, to use a general term, which includes Dartmouth, and then put on ships to be carried to Newfoundland. Perhaps in part this was a consequence of the decision to abandon the line of railway from Port aux Basques to St. Johns.

At some point, CNR made a major decision with regard to the routing of the traffic to and from Newfoundland; is that correct?

Mr. Blackwell: Canadian National does not arbitrarily determine how it should service the marketplace in Newfoundland. As a transportation carrier, our job is to meet the needs of the marketplace and to meet the service and the price that the marketplace dictates. Indeed, in order to remain competitive and appropriately fulfil the needs of our shippers and receivers, we now handle a substantial portion of our traffic to Newfoundland over the Halifax gateway.

As well, I should say that for quite a number of years we have had automobile ships plying back and forth from Halifax to Newfoundland. All the automobiles move over Halifax at the insistence of our shippers. We put in place whatever we need in terms of transportation systems to meet the needs of our shippers and receivers. Canadian National cannot dictate to them how they will get business because there are competitors out there that will provide different services to them.

Senator Stewart: Are these automobiles that come out of Oshawa, for example, as distinct from the Volvo plant in Dartmouth?

Mr. Blackwell: They are all automobiles.

Senator Stewart: Your automobile marketers said to you at some point or other, "We don't want to ship through North Sydney or Mulgrave; we want to ship through the Halifax gate."

Mr. Blackwell: Exactly. For shippers of automobiles, loss and damage is an extremely critical factor. The public will not stand even a slight mark on a vehicle. The car companies, the manufacturers, are always monitoring the loss and damage prevention. They are monitoring the service criteria.

[Traduction]

non pas comme un instrument d'unité nationale, mais comme une entreprise commerciale.

Il y a un autre facteur dont j'aimerais que vous parliez davantage. Nous pouvons voir sur la carte que la ligne de Truro à Sydney-Nord, en particulier, faisait partie de la première phase du réseau de transport qui rejoignait la nouvelle province, Terre-Neuve, et cela pour des raisons géographiques. A une certaine époque, cette ligne transportait des marchandises jusqu'à Sydney-Nord. Quand le port de Sydney-Nord était fermé à cause de la glace, les cargos arrivaient dans le détroit de Canso. Le fret était chargé sur les bateaux de la ligne du CN, à Mulgrave, et ces bateaux se dirigeaient ensuite vers Terre-Neuve.

Si j'ai bien compris, votre compagnie a décidé un jour de ne pas continuer à transporter par cette route la plupart des marchandises à destination de Terre-Neuve. Vous avez décidé de les faire passer par ce que j'appellerais le port de Halifax, pour employer un terme générique, ce qui comprend également Dartmouth, et de les envoyer ensuite par bateaux jusqu'à Terre-Neuve. Dans un certain sens, cela faisait suite à votre décision d'abandonner la ligne de chemin de fer entre Port-aux-Basques et Saint-Jean.

A un moment donné, le CN a pris une décision importante en ce qui concerne l'acheminement des marchandises à destination ou en provenance de Terre-Neuve, n'est-ce pas?

M. Blackwell: Le Canadien National ne décide pas arbitrairement de la façon dont il dessert le marché de Terre-Neuve. En tant que transporteurs, notre rôle est de satisfaire aux besoins du marché et d'offrir le service et les prix que le marché exige. En fait, pour pouvoir rester compétitifs et répondre aux besoins de nos clients, nous acheminons par Halifax une bonne partie des marchandises à destination de Terre-Neuve.

J'ajouterais que, depuis plusieurs années, nous avons des bateaux qui transportent des automobiles entre Halifax et Terre-Neuve. Toutes les automobiles passent par Halifax à la demande de nos expéditeurs. Nous mettons en place les systèmes de transport requis pour satisfaire aux besoins de nos expéditeurs et destinataires. Le Canadien National ne leur impose pas l'itinéraire de son choix étant donné qu'il a des concurrents en mesure de leur offrir le service qu'ils désirent.

Le sénateur Stewart: Ces automobiles viennent-elles d'Oshawa au lieu de l'usine Volvo à Dartmouth?

M. Blackwell: Ce sont exclusivement des automobiles.

Le sénateur Stewart: Les expéditeurs d'automobiles vous disent qu'ils ne veulent pas qu'elles passent par Sydney-Nord ou Mulgrave, mais par Halifax.

M. Blackwell: Exactement. Pour les expéditeurs d'automobiles, les pertes et les dommages revêtent énormément d'importance. Le public ne tolère pas la moindre égratignure sur un véhicule. Les fabricants d'automobiles accordent toujours beaucoup d'importance à la prévention des pertes et des dommages. Ils contrôlent les critères de service.

[Text]

Senator Stewart: With regard to other goods and commodities, did the same factors operate in the decision that was made—and here again you were only a chess piece reacting to forces over which you had little or no control—in effecting this shift away from North Sydney and Mulgrave to Halifax?

Mr. Blackwell: Yes, they did. When you talk about Mulgrave, I recollect that over the years we used Mulgrave—

Senator Stewart: For a few weeks.

Mr. Blackwell: . . . a minimum number of times in the last 25 years, I am sure.

Senator Stewart: But facilities were put in there for use as an alternate port?

Mr. Blackwell: I think we used it a few times, but it was something that was never utilized to a great extent.

Senator Stewart: Again, that was a function of weather, was it not?

Mr. Blackwell: It was a function of the way that transportation was handled to and from Newfoundland in those days.

Senator Stewart: You used Mulgrave when North Sydney was not open because of late winter ice conditions?

Mr. Blackwell: Exactly. In early days, there was a lot of break bulk traffic moving in small containers. The transportation mode has changed substantially since then.

Senator Stewart: What you are saying is that insofar as traffic going to Newfoundland was concerned—what I could call through traffic, or freight not destined for places in eastern Nova Scotia, and freight not originating in eastern Nova Scotia—the line of railway from Truro to North Sydney ceased to be part of your arterial operation. The end of that artery came to be Halifax.

Mr. Blackwell: Yes. When we had a rail operation in Newfoundland, naturally we were, to the extent that we could influence customers, utilizing that route. Indeed, our market share was deteriorating continuously. In fact, today, I think that every receiver and shipper over there will tell you that they have superior service.

Senator Stewart: What you are saying now is that for various reasons, including the shift in the way Newfoundland is serviced, your company has a greatly diminished interest, which I suppose is the commercial equivalent of the political term “responsibility”, for the area between Truro and North Sydney?

Mr. Blackwell: The competitive environment dictates that we use whatever best serves our customers.

Senator Stewart: We understand that you are a chess piece.

I want to move to another area of questioning, Mr. Chairman. Have you had a study made as to the legal or constitutional implications of the sale of this line? Am I correct in my

[Traduction]

Le sénateur Stewart: En ce qui concerne les autres marchandises, est-ce en fonction des mêmes facteurs que vous avez pris la décision de ne plus les envoyer par Sydney-Nord et Mulgrave, mais par Halifax—et là encore vous n'étiez qu'un pion sur l'échiquier réagissant à des circonstances indépendantes de votre volonté?

M. Blackwell: En effet. Pour ce qui est de Mulgrave, je crois qu'au cours des années nous avons utilisé cet itinéraire . . .

Le sénateur Stewart: Pendant quelques semaines.

M. Blackwell: . . . très peu de fois depuis 25 ans, j'en suis certain.

Le sénateur Stewart: Mais vous y avez aménagé des installations pour pouvoir vous servir de ce port?

M. Blackwell: Je pense que nous l'avons fait plusieurs fois, mais jamais dans une large mesure.

Le sénateur Stewart: C'était à cause des conditions climatiques, n'est-ce pas?

M. Blackwell: C'était en fonction de la façon dont étaient acheminées les marchandises en provenance ou à destination de Terre-Neuve.

Le sénateur Stewart: Vous vous serviez de Mulgrave quand Sydney-Nord n'était pas accessible à cause de la glace?

M. Blackwell: Exactement. Les premières années, nous transportions une grande quantité de marchandises en vrac dans des petits conteneurs. Le mode de transport a beaucoup changé depuis.

Le sénateur Stewart: Vous voulez dire qu'en ce qui concerne le trafic à destination de Terre-Neuve, c'est-à-dire le trafic qui n'est pas destiné à l'est de la Nouvelle-Écosse ou qui n'émane pas de cette région, le chemin de fer de Truro à Sydney-Nord a cessé de faire partie de votre itinéraire principal. Cet itinéraire a abouti à Halifax.

M. Blackwell: En effet. Quand nous avions une ligne de chemin de fer à Terre-Neuve, nous utilisions évidemment cette ligne dans la mesure où nous pouvions influencer nos clients. En fait, notre part du marché n'a cessé de diminuer. Aujourd'hui, je pense que tous les destinataires et expéditeurs terre-neuviens vous diront qu'ils obtiennent un service supérieur.

Le sénateur Stewart: Vous voulez dire que, pour diverses raisons, y compris la nouvelle façon dont Terre-Neuve est desservie l'intérêt—ce qui est sans doute l'équivalent commercial des responsabilités sur le plan politique—de votre compagnie pour la région située entre Truro et Sydney-Nord a énormément diminué?

M. Blackwell: A cause de la concurrence nous sommes obligés d'emprunter la route qui répond le mieux aux besoins de nos clients.

Le sénateur Stewart: Nous avons bien compris que vous n'étiez qu'un pion sur l'échiquier.

Je voudrais aborder un autre sujet, monsieur le président. Avez-vous fait faire une étude des répercussions juridiques ou constitutionnelles de la vente de cette ligne? Estimez-vous qu'il

[Text]

understanding that you believe there is no legal or constitutional barrier or obstacle to the proposed sale?

Mr. Blackwell: Yes, that is my understanding of our legal opinion.

Senator Stewart: That means, of course, that you do not feel that section 145 of what used to be called the *British North America Act* is a barrier or obstacle?

Mr. Blackwell: That would be correct.

Senator Stewart: It would also be true that it would not be a barrier or an obstacle to a proposed sale of the line from Halifax to Moncton, or from Moncton to Rivière du Loup?

Mr. Blackwell: I would have to refer that to our legal counsel.

Senator Stewart: Could we have that answer now? I believe your legal counsel is here.

The Chairman: Mr. Cantin is with you, is he not?

Mr. Serge A. Cantin, General Solicitor, CN Rail: Mr. Chairman, the analysis which has been made was concerned mainly with the line from Truro to Sydney. The senator refers to section 145 of the *British North America Act*, or our *Constitution Act*, which concerns only the line from Halifax to what could be described as Rivière du Loup. That section has been revoked.

I could express only a preliminary opinion with respect to that line. I think the answer would be negative. There is no constitutional obligation with respect to this line, subject to further analysis.

Senator Stewart: In certain commercial circumstances, then, the company might decide that the line from Moncton to Halifax, for example, ought to be put up for sale. Of course, that would be a commercial decision. However, as far as you can see at the moment, there would be no legal or constitutional barrier to the sale of that portion of the CN line?

Mr. Cantin: Correct, sir.

Senator Forrestall: Senator Stewart was asking you for comments with respect to the legal or constitutional right you have to dispose of this line. Am I correct in drawing the inference that if you decided it was a branch line, then you could legally do whatever you wanted with it, but if it were a main line, you could not? Do you draw that distinction? I am a friend, but it seems that would be pretty convenient, and it would really scare me if I thought somebody sitting in Montreal could declare a line to be a feeder line or a branch line and, therefore, the corporation would be quite within its right to dispose of it, abandon it, or do whatever they want with it. However, if it were a main line and they could not do as they liked, they would only have to declare part of a main line to be a branch line or a feeder line. That is exactly what you were getting at earlier, Senator Graham.

Mr. Blackwell: Serge, do you want to comment?

Mr. Cantin: I think, sir, we have to distinguish the question as posed from a constitutional law standpoint versus the exist-

[Traduction]

n'y a aucun obstacle juridique ou constitutionnel s'opposant à cette vente?

M. Blackwell: Oui, c'est ce qui ressort des opinions juridiques que nous avons obtenues.

Le sénateur Stewart: Cela veut dire, bien entendu, que l'article 145 de ce que l'on appelait l'Acte de l'Amérique du Nord britannique ne constitue pas un obstacle?

M. Blackwell: En effet.

Le sénateur Stewart: Et est-il vrai également que cela ne vous empêcherait pas de vendre la ligne de Halifax à Moncton ou de Moncton à Rivière-du-Loup?

M. Blackwell: Il faudrait que je pose la question à notre conseiller juridique.

Le sénateur Stewart: Pourrais-je obtenir cette réponse maintenant? Je crois que votre conseiller juridique est ici.

Le président: M. Cantin est avec vous, n'est-ce pas?

M. Serge A. Cantin, conseiller juridique principal, CN Rail: Monsieur le président, notre analyse portait principalement sur la ligne Truro-Sydney. Le sénateur mentionne l'article 145 de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique ou de la Loi constitutionnelle, ce qui se rapporte uniquement à la ligne allant de Halifax à ce que l'on pourrait appeler Rivière-du-Loup. Ces dispositions ont été révoquées.

Je ne peux vous donner qu'une opinion préliminaire en ce qui concerne cette ligne. Je crois que la réponse est négative. Nous n'avons aucune obligation constitutionnelle en ce qui concerne ce chemin de fer, sous réserve d'une analyse plus approfondie.

Le sénateur Stewart: Pour des raisons commerciales hypothétiques, la compagnie pourrait décider de vendre la ligne de Moncton à Halifax, par exemple. Bien entendu, il s'agirait d'une décision commerciale. Cependant, d'après ce que vous pouvez voir pour le moment, aucun obstacle juridique ou constitutionnel ne s'opposerait à la vente de cette partie de la ligne du CN?

M. Cantin: En effet, monsieur.

Le sénateur Forrestall: Le sénateur Stewart vous a questionné au sujet de votre droit juridique ou constitutionnel de vendre cette ligne. Ai-je raison d'en conclure que si vous considériez cette ligne comme un embranchement, la loi vous autoriserait à en faire ce que vous voulez, mais que s'il s'agissait d'une ligne principale, vous ne le pourriez pas? Établissez-vous cette distinction? Je suis de votre côté, mais je trouverais alarmant que quelqu'un, dans un bureau de Montréal, déclare qu'une ligne est un embranchement ce qui laisserait le CN libre de la vendre, de l'abandonner ou d'en faire ce qu'il veut. Cependant, si c'est une ligne principale, ce qui n'est plus la même chose, il lui suffirait de déclarer qu'une partie d'une ligne principale constitue un embranchement. Cela nous ramène exactement où vous en étiez arrivé tout à l'heure, sénateur Graham.

M. Blackwell: Serge, voulez-vous répondre à cela?

M. Cantin: La question n'est pas la même si vous la posez du point de vue du droit constitutionnel ou du point de vue des lois

[Text]

ing statutes, like the *National Transportation Act (1987)*. In my response, I was addressing the question from a constitutional standpoint. Indeed, under the existing law, the *National Transportation Act* relating to abandonment, the provisions are mainly concerned with branch lines, although there is provision whereby the agency, the National Transportation Agency, can make these provisions applicable to main lines; however, I do not think that was the main intent.

Senator Forrestall: I am sorry, but just so I understand it then, there is a distinction? There is a difference? Under one circumstance, the corporation could decide that it was quite proper to dispose, but in another there might be a legal barrier?

Mr. Cantin: Correct, sir, with the additional comment that this is a dynamic situation, and what used to be main line up to a certain point in time, over time can become a branch line. Of course, I cannot speculate as to the future ahead of us.

Senator Graham: But that is an internal interpretation within C.N.?

Senator Forrestall: A damn cozy one, too.

Mr. Cantin: It is an interpretation within C.N., and I think it is shared quite broadly in—

Senator Graham: But not by the general public. The general public feels that it was a part of the main line, and still is.

Mr. Cantin: I am expressing a legal opinion, of course, senator.

Senator Stewart: My question concerns the future regulatory regime that would apply to this line if the sale does go ahead. You say you are interested in the line because there would be a certain amount of traffic that would come onto your railway at Truro, and vice versa. What is your understanding as to who would regulate the maintenance and the operation of the railway after a sale to one of the potential buyers?

Mr. Blackwell: On the assumption that the new owners are incorporated in the province of Nova Scotia, the responsibility then for having the appropriate regulatory legislation in place would be the responsibility of the province. The province of British Columbia, for example, has their legislation for the British Columbia Railway and so on.

Senator Stewart: I do not want to put words in your mouth, but it seems to me that, given what you said earlier about the way C.N. has been influenced by provincial highway policy, creating intense competition, would it be fair to say that the government of the province of Nova Scotia, in this new situation where the railway from Truro to Sydney would be under its jurisdiction, would have to decide its highway policies with an eye to the viability of that line of railway?

Mr. Blackwell: Yes, I think they would. Indeed, I would have to say as well that I think the province of Nova Scotia has recognized that there is very much an integrated situation there and their Transport 2000 hearings into the 21st century, which were held several years ago, recognized an integrated need.

[Traduction]

existantes telles que la *Loi nationale sur les transports (1987)*. Dans ma réponse, je considérais la question du point de vue constitutionnel. En fait, les dispositions de la *Loi nationale sur les transports* concernant l'abandon des lignes visent principalement les embranchements même si une disposition permet à l'Office national des transports d'appliquer ces restrictions aux lignes principales; je ne crois pas néanmoins que tel était le but principal de la loi.

Le sénateur Forrestall: Excusez-moi, mais je n'ai pas très bien compris s'il y avait une distinction? Y a-t-il une différence? Dans un cas, le CN déciderait qu'il peut vendre, mais dans l'autre il se heurterait à un obstacle juridique?

M. Cantin: En effet si ce n'est qu'il s'agit d'une situation dynamique et qu'une ligne principale peut, avec le temps, devenir un embranchement. Évidemment, je ne peux pas prédire quel est l'avenir qui nous attend.

Le sénateur Graham: Mais il s'agit de l'interprétation du CN.

Le sénateur Forrestall: Une interprétation bien pratique.

M. Cantin: C'est l'interprétation du CN et je pense qu'elle fait l'unanimité auprès...

Le sénateur Graham: Mais pas auprès du grand public. Ce dernier estime qu'il s'agit d'un élément de la ligne principale.

M. Cantin: Bien entendu, il s'agit là d'une opinion juridique, sénateur.

Le sénateur Stewart: Ma question concerne la réglementation future qui s'appliquera à cette ligne, si la vente a lieu. Vous dites que la ligne vous intéresse étant donné qu'elle dirigera vers vous un certain trafic, à Truro et vice et versa. D'après vous, qui réglera l'entretien et l'exploitation du chemin de fer une fois qu'il aura été vendu à l'un des acheteurs potentiels?

M. Blackwell: Si les nouveaux propriétaires sont constitués en société en Nouvelle-Écosse, ce sera à la province qu'il incombera de mettre en place la réglementation voulue. La Colombie-Britannique par exemple, a adopté une loi pour le chemin de fer de Colombie-Britannique et il y a des tas d'exemples de ce genre.

Le sénateur Stewart: Sans vouloir vous faire dire ce que vous n'avez pas dit, compte tenu de ce que vous avez déclaré tout à l'heure quant aux difficultés que vous aviez causées—et je suis d'accord avec vous—la politique de la province qui favorise le transport routier, peut-on dire que le gouvernement de Nouvelle-Écosse devra, étant donné que le chemin de fer de Truro à Sydney relèvera désormais de lui, adopter sa politique relative au réseau routier en tenant compte de la rentabilité de cette ligne de chemin de fer?

M. Blackwell: Je pense qu'il le fera. J'ajouterai qu'à mon avis la Nouvelle-Écosse a reconnu la nécessité d'intégrer les divers modes de transport, notamment lors de ses audiences préparatoires au XXI^e siècle, Transports 2000, qui ont eu lieu il y a plusieurs années.

[Text]

Senator Stewart: Does it follow, then, that the twinning of the highway from Truro east, which already has taken place at and near New Glasgow in Pictou County and which is now proceeding in a westward direction toward Truro, implies that the government of the province of Nova Scotia has decided that trucking will be increasingly important in transportation in eastern Nova Scotia, with the implication, on the other side of the coin, that rail transportation is not likely to expand and, indeed, may diminish?

Mr. Blackwell: I am not sure that, at this stage, these things have been weighed as carefully as we are suggesting they should be in the future. However, there is no doubt that if you provide a twinned Trans-Canada Highway or an excellent highway, then, indeed, there is an incentive there for truckers and others to go after business they have not been able to get at before. Indeed, it usually results in some attrition to the rail line.

The Chairman: Mr. Blackwell, if you were the Blackwell Shortline operator and wanted to buy this shortline, would you incorporate in Nova Scotia?

Mr. Blackwell: Yes, sir, I would.

The Chairman: Why?

Mr. Blackwell: I would want to incorporate in Nova Scotia so that the labour jurisdiction was in place there. You certainly do not want to have successor rights on your labour if you take over a shortline. You want to leave the responsibility for dealing with the existing employees with Canadian National.

The Chairman: That would be the only reason?

Mr. Blackwell: I think that there are some railroads in different provinces that have, in fact, incorporated federally, but I think you would have to take a look at the whole host of issues. Mr. Bergeron, do you have any other comments to add?

Mr. Albert Bergeron, Directeur de Economics and Financial Planning, Atlantic Region, CN Rail: Other than to say that, generally, as a shortline, one would like to be very close to the customers and would like to be operating under the same jurisdiction as they are. Even if you do come "from away", I think that you would want to have an intensely local focus and I think you would be encouraged to go in the direction of incorporation in Nova Scotia.

Senator Stewart: Am I correct that what you call "shortlines" are lines of railway that operate within the boundaries of a single province? They are not interprovincial?

Mr. Blackwell: I do not think that is 100 percent correct. The definition that we are currently using is a definition that is utilized in the U.S. I guess the line we operate in New England, in fact, starts at the border, although it does extend into—

Senator Stewart: I mean in Canada.

Mr. Bergeron: In one sense, if you want to describe a railway operation you can distinguish it in Canada by saying that a railway line that generally operates in more than one prov-

[Traduction]

Le sénateur Stewart: Étant donné le doublement de la route de l'est de Truro, qui est déjà presque terminé dans la région de New Glasgow, dans le comté de Pictou, jusqu'à Truro, vers l'Ouest, faut-il en conclure que le gouvernement de Terre-Neuve estime que le camionnage va devenir un mode de transport de plus en plus important dans l'ouest de la province, ce qui veut dire que le transport ferroviaire ne prendra probablement pas d'expansion et risque même de diminuer?

M. Blackwell: Je ne suis pas certain que, pour le moment, le gouvernement ait examiné la situation aussi attentivement qu'il le fera probablement à l'avenir. Néanmoins, il est certain que si vous doublez la Transcanadienne ou si vous construisez une très bonne route, vous incitez les camionneurs à exploiter un marché qu'ils ne pouvaient pas desservir avant. Cela se traduit effectivement par une réduction du trafic ferroviaire.

Le président: Monsieur Blackwell, si vous étiez un entrepreneur désireux d'acheter ce réseau secondaire, constitueriez-vous votre société en Nouvelle-Écosse?

M. Blackwell: Oui.

Le président: Pourquoi?

M. Blackwell: Je la constituerais en Nouvelle-Écosse de façon à ce qu'elle soit assujettie à la législation du travail de la province. Si vous rachetez un réseau secondaire, vous ne voulez pas hériter des obligations de l'ancien propriétaire vis-à-vis de la main-d'œuvre. Vous voulez laisser le Canadien National assumer ses responsabilités envers ses employés actuels.

Le président: Ce serait la seule raison?

M. Blackwell: Je crois que certains chemins de fer de diverses provinces se sont constitués sous charte fédérale, mais il faudrait tenir compte de toutes sortes de facteurs. Monsieur Bergeron, avez-vous quelque chose à ajouter?

M. Albert Bergeron, Directeur, Planification économique et financière, Région de l'Atlantique, CN Rail: Je dirai simplement qu'un réseau secondaire a intérêt à rester très près de ses clients et qu'il préférera se trouver dans la même juridiction qu'eux. Même si vous venez de l'étranger, vous avez intérêt à assurer une gestion locale, ce qui vous incitera à vous constituer en société en Nouvelle-Écosse.

Le sénateur Stewart: Si j'ai bien compris, ce que vous appelez des réseaux secondaires sont des lignes de chemin de fer exploitées dans les limites d'une seule et même province? Ce ne sont pas des chemins de fer interprovinciaux?

M. Blackwell: Je ne crois pas que ce soit entièrement exact. La définition que nous utilisons est celle qui est en vigueur aux États-Unis. La ligne que nous exploitons en Nouvelle-Angleterre commence à la frontière, même si elle se prolonge jusqu'à...

Le sénateur Stewart: Je veux dire au Canada.

M. Bergeron: Dans un certain sens, si vous voulez décrire un chemin de fer, vous pouvez établir une distinction, au Canada, en disant qu'une ligne généralement exploitée dans plusieurs provinces relève du gouvernement fédéral tandis qu'une ligne

[Text]

ince is under federal jurisdiction and one within a province has the possibility of being under provincial jurisdiction.

Senator Stewart: Fair enough. I want to ask three more very short questions, Mr. Chairman.

First, am I correct in understanding your earlier reply that all six American bids were complying bids? You said that the one Canadian bid was not a complying bid. Were the six other bids all complying bids?

Mr. Bergeron: Let's put it this way: They were not as strongly complying as the ones we selected, obviously. There is some judgment involved here, but they did provide all the components of information and intent, although not to our complete satisfaction.

Senator Stewart: Let's say that the one that was imperfect contained a very good, very rich financial offer, would you have ruled out that bid because it did not comply formally?

Mr. Bergeron: We would not on a technicality, but we would require very substantial compliance in all areas. First of all, the particular bid, the amount of money that is bid, is one thing. However, the ability to deliver that is another. So the first criteria would be that we would expect the bidder to have the capability of providing that financial backing. That would be a very strong consideration, compared to the bid itself.

Two other elements are very important for us. First, we would have to be convinced that the bidder has the ability to operate a railroad, and also that they have the ability to conduct a business.

Senator Stewart: We talked earlier about the port of Mulgrave.

The Chairman: Senator Stewart, I do not want to interrupt but we need to hurry up proceedings a little bit because we have just passed our time, and I want to recognize Senator Spivak and Senator Forrestall, after you are finished.

Senator Stewart: I understand.

There was a line of railway that went to Mulgrave. It was part of the main line before the construction of the Canso Causeway.

Mr. Blackwell: I think that is correct.

Senator Stewart: Of course it is correct. In 1990, you took up the tracks from Havre Boucher to Mulgrave. Was that an abandonment?

Mr. Blackwell: Yes, it was.

Senator Stewart: All the prescribed procedures for the removal of the tracks from Havre Boucher to the port of Mulgrave were complied with by your company?

The Chairman: How far is that, senator?

Senator Stewart: I would guess the railway line was perhaps nine and a half or ten miles long.

[Traduction]

exploitée dans une seule province peut relever du gouvernement provincial.

Le sénateur Stewart: Cela me paraît acceptable. J'aurais trois autres questions très brèves à poser, monsieur le président. Je pense que les réponses seront brèves.

Premièrement, vous avez bien dit que les six soumissions américaines se conformaient aux critères? Vous avez déclaré que la seule soumission canadienne ne s'y conformait pas. En fait, je voudrais savoir si les six autres soumissions étaient acceptables?

M. Bergeron: Disons qu'elles n'étaient pas aussi acceptables que celles que nous avons choisies. Nous avons dû porter un jugement, mais toutes ces soumissions contenaient les renseignements demandés, même si ce n'était pas à notre entière satisfaction.

Le sénateur Stewart: Si l'une de ces soumissions imparfaites avait contenu une offre financière très alléchante, l'auriez-vous rejetée parce qu'elle ne se conformait pas entièrement aux critères?

M. Bergeron: Nous en l'aurions pas rejetée à cause d'un détail, mais il fallait que les soumissions soient parfaitement conformes dans tous les domaines. Premièrement, le montant d'argent offert est une chose, la capacité d'honorer son engagement en est une autre. Le premier critère est donc que le soumissionnaire devait avoir la capacité de fournir des garanties financières. Et il s'agit là d'un facteur très important par rapport à l'offre proprement dite.

Il y a deux autres éléments très importants à nos yeux. Tout d'abord, il faut que nous soyons convaincus que le soumissionnaire a la capacité d'exploiter un chemin de fer et également la capacité de gérer une entreprise.

Le sénateur Stewart: Nous avons parlé tout à l'heure du port de Mulgrave.

Le président: Sénateur Stewart, je n'ai pas voulu vous interrompre, mais il faudrait accélérer un peu les choses, car nous sommes en retard sur notre horaire et je voudrais accorder la parole au sénateur Spivak et au sénateur Forrestall, quand vous aurez terminé.

Le sénateur Stewart: Je comprends.

Une ligne de chemin de fer allait à Mulgrave. Elle faisait partie de cette ligne principale avant la construction du Canso Causeway.

M. Blackwell: Je crois que c'est exact.

Le sénateur Stewart: Bien entendu. En 1990, vous avez enlevé les voies de Havre Boucher à Mulgrave. Il s'agissait d'un abandon?

M. Blackwell: Oui, en effet.

Le sénateur Stewart: Votre compagnie s'est conformée à la procédure prescrite pour l'enlèvement des voies du Havre Boucher jusqu'au port de Mulgrave?

Le président: Quelle distance cela représente-t-il, sénateur?

Le sénateur Stewart: Je dirais de neuf milles et demi à dix milles.

[Text]

Mr. Blackwell: The answer to your question, senator, is yes they were, and I believe there were no objectors to that removal.

Senator Stewart: Senator Graham asked a question earlier about the railway bridge across the canal in the Canso Causeway. I want to ask a question about what kind of rights your company has to the right-of-way on the Canso Causeway, a structure owned by the government of the province of Nova Scotia? Do you propose to transfer that right-of-way to the proposed buyer, and has the government of Nova Scotia any legal right to question this proposed transfer or to demand terms?

Mr. Blackwell: I think we would have to dig deeper into your question, but on the surface it would seem to me that normally any responsibilities we have would be part of the obligations of the new owner, but it is something that obviously we could take a look at. I am just not familiar enough with the detail to comment.

Senator Stewart: I should think that this would be of considerable importance to the government of the province of Nova Scotia. You are one of the two routes—there is the highway and there is the railway—going across that important structure. I should think that the government of Nova Scotia would be very interested in ensuring that there were no railway accidents halfway across the causeway at the end of January in a blizzard.

Mr. Blackwell: I am sure that they would. Indeed, we are very early into this whole discussion with the prospective buyers. I am sure that the procedures will be explored in depth.

Senator Stewart: Mr. Chairman, can you ask the company to give us a written answer covering this point, that is to say the status of the proposed buyer with regard to the right-of-way on that provincial structure? It does not have to be done immediately.

Mr. Blackwell: We can do that.

Senator Spivak: Mr. Chairman, this is in the nature of a general question. I am not sure that time permits, but I will ask it anyway. I am interested in the nature of the competition that leads you to these policies, particularly the trucking industry. I wonder if you could comment just why the trucking industry has been able to compete so successfully with you at this point in time? Is it a question of government subsidies to highways, or government policies? Is trucking more efficient? Have there been any major studies done, looking into that? How does this compare with other jurisdictions, European jurisdictions, United States, other places, where I know there has been an increased attempt to use rail for passenger traffic but I am not familiar with the freight part of it.

I wonder if you could just put that in context for me in terms of why the trucking industry is now able to compete so successfully?

Mr. Blackwell: I will ask Mrs. Taylor to respond to you.

[Traduction]

M. Blackwell: Sénateur, la réponse est oui et je crois que personne ne s'est opposé à ce que les rails soient enlevés.

Le sénateur Stewart: Le sénateur Graham a posé tout à l'heure une question au sujet du viaduc qui traverse le canal dans le Canso Causeway. Je voudrais savoir quels sont les droits de votre compagnie sur le droit de passage de ce pont sur le Canso Causeway, dont la structure appartient au gouvernement de Nouvelle-Écosse?

Avez-vous l'intention de transférer ce droit de passage au nouvel acheteur et le gouvernement provincial a-t-il le droit de contester cette cession ou d'imposer des conditions?

M. Blackwell: Il faudrait que nous examinions la question plus à fond, mais a priori, je crois que le nouveau propriétaire assumera nos obligations actuelles. Néanmoins, nous pourrions étudier la question. Je ne suis pas vraiment en mesure d'y répondre.

Le sénateur Stewart: Je suppose que cela revêt énormément d'importance pour le gouvernement de Nouvelle-Écosse. Cette structure importante est traversée par deux voies, la route et le chemin de fer. Je suppose que le gouvernement de Nouvelle-Écosse voudra veiller à ce qu'il n'y ait pas d'accident ferroviaire au milieu du pont à la fin de janvier, en plein blizzard.

M. Blackwell: J'en suis également certain. En fait, nous n'avons fait qu'entamer la discussion avec les acheteurs éventuels. Je suis certain que les modalités seront explorées en profondeur.

Le sénateur Stewart: Monsieur le président, pouvez-vous demander à la compagnie de nous fournir la réponse par écrit en ce qui concerne la situation du nouvel acheteur vis-à-vis du droit de passage sur ce pont provincial. Il n'est pas nécessaire que ce soit fait immédiatement.

M. Blackwell: Nous pouvons le faire.

Le sénateur Spivak: Monsieur le président, ma question est de nature générale. Nous manquons peut-être de temps, mais je vais quand même la poser. Je m'intéresse à la concurrence, surtout de la part du secteur de camionnage, qui vous a conduit à adopter cette politique. Pourriez-vous nous dire pourquoi le secteur de camionnage a pu si bien vous concurrencer jusqu'ici? Est-ce à cause des subventions du gouvernement aux réseaux routiers ou à cause des politiques gouvernementales? Le camionnage est-il plus efficace? A-t-on étudié la question? En quoi la situation sur ce plan se compare-t-elle à celle des autres pays ou des États-Unis où je sais que l'on a cherché à développer le chemin de fer pour le trafic voyageurs, mais je ne sais pas ce qu'il en est pour le trafic marchandises.

Pourriez-vous m'expliquer pourquoi le secteur du camionnage est si bien en mesure de vous concurrencer?

M. Blackwell: Je vais demander à M^{me} Taylor de vous répondre.

[Text]

Mrs. Taylor: I can start with the Canadian part of it, and perhaps I will defer to Mr. Bergeron a little later for the European and U.S. situation.

Competition is not just from trucks, it is from all around. It is also a matter of technology changes. It is a matter of regulation and what may or may not favour another mode. It is a matter of what weights are allowed on highways. Canada generally has higher rates on its highways than, for example, most of the roads in the United States.

It is a matter of changing technology, and they are also responding to the changing needs in the marketplace. I believe that we have been very successful in the east in holding on to a substantial share of the market, but it has not been in an all-carload fashion. Some of our movements still originate and terminate with the shipper in a rail mode. Others use the flexibility of combining the road system with intermodal hubs, and then road delivery beyond.

We have to change and adapt. It is a matter of evolution of transportation. I guess you can go back to the history of Canada. It really started with canals, and then went into the building of railways which were the most efficient systems at that time, and then into highway systems, airline systems, et cetera. There is a natural, changing evolution of technology.

Senator Spivak: We understand that, but my question is why has trucking become more efficient than railway? Railway was at one time more efficient. My question is really directed to what weight should be given, as part of that change, to the kinds of policies which subsidize the trucking industry vis-a-vis the railway industry? The question is why has this happened?

Mr. Blackwell: One of the reasons the trucking industry has prospered is their ability to provide very rapid service. As shippers moved into more of the just-in-time service, that has worked very effectively. Some shippers do not want to be bothered with a rail spur adjacent to their property. In fact, if it is put in place, then they have to pay something to have it there. It is much more convenient to have a dock to which the trucks can back up; the driver helps unload and away they go.

There have been some changes in legislation as the truck links have become longer and as the weights that they have been able to carry are greater. Indeed the railways, as you know, have to pay for their entire infrastructure, whereas the entire trucking industry does not.

Senator Forrestall: I have a supplementary. The money you realize from this potential sale, what will happen to those funds? Will they leave the region, or will they be retained to do what is necessary with respect to maintenance? In other words, will the money be kept there, or will it go into general revenues and be absorbed outside our region?

Mr. Blackwell: The money, of course, would go into our general revenues, but I would quickly point out that Canadian National has some pretty aggressive plans for Nova Scotia. We have, in conjunction with the province, recently acquired a

[Traduction]

Mme Taylor: Je peux commencer par le Canada et je laisserai peut-être M. Bergeron vous répondre un peu plus tard pour ce qui est de l'Europe et des États-Unis.

La concurrence ne se limite pas au camionnage. Elle vient également du transport maritime. Nous la devons également aux changements technologiques, à la réglementation et à tout ce qui peut favoriser ou non un autre mode de transport. Cela dépend également des limites de poids autorisés sur les routes. En général, les poids autorisés sur les routes canadiennes sont plus élevés que sur la plupart des routes des États-Unis.

La situation est due également aux changements technologiques qui répondent à l'évolution des besoins du marché. Je crois que, dans l'Est, nous avons très bien réussi à conserver une part importante du marché, mais pas uniquement grâce aux trains. Une partie des marchandises que nous transportons sont acheminées par train d'un bout à l'autre. Mais d'autres sont d'abord acheminées par la route, puis par train et de nouveau par la route.

Nous devons nous adapter. Les transports doivent évoluer. Vous pouvez remonter à l'histoire du Canada. Tout a commencé par les canaux, après quoi on a construit des chemins de fer qui constituaient alors le moyen de transport le plus efficace. Ensuite il y a eu les routes, les avions et ainsi de suite. La technologie évolue naturellement.

Le sénateur Spivak: Nous comprenons cela, mais je voudrais savoir pourquoi le camionnage est devenu plus efficace que le transport ferroviaire? A une certaine époque, le chemin de fer était plus efficace. En fait, je veux savoir dans quelle mesure ces changements sont attribuables aux politiques qui subventionnent le secteur du camionnage plutôt que le secteur ferroviaire? Je voudrais savoir comment cela est arrivé.

M. Blackwell: L'une des raisons pour lesquelles le camionnage a prospéré, c'est qu'il peut fournir un service très rapide. Avec l'avènement du service juste à temps, ce mode de transport s'est révélé très efficace. Certains expéditeurs ne veulent pas d'un épi à côté de leurs installations. En fait, si ces rails sont installés là, ils devront payer quelque chose pour qu'ils y restent. Il est beaucoup plus pratique d'avoir un quai devant lequel les camions peuvent reculer. Le chauffeur aide à décharger et le camion repart.

Certaines modifications ont été apportées à la législation avec l'allongement de l'itinéraire des camions et l'augmentation du volume qu'ils sont en mesure de transporter. En fait, les chemins de fer doivent payer la totalité de leur infrastructure contrairement au secteur du camionnage.

Le sénateur Forrestall: J'ai une question supplémentaire. Que ferez-vous de l'argent que vous rapportera cette vente? Quittera-t-il la région ou l'utiliserez-vous pour assurer la maintenance? Autrement dit, l'argent va-t-il rester sur place ou rejoindra-t-il vos recettes générales et sera-t-il utilisé à l'extérieur de notre région?

M. Blackwell: Bien entendu, cet argent sera intégré dans nos recettes générales, mais je signale que le Canadien National a établi des plans très dynamiques pour la Nouvelle-Écosse. En collaboration avec le gouvernement de la province, nous venons de faire l'acquisition d'un certain nombre de wagons à deux

[Text]

number of double-stack rail cars. After a few years, those become Canadian National's responsibility to perpetuate.

We are committed to building a new domestic intermodal terminal so that we can help take off the highways a lot of the trucks that move between Moncton and Halifax. We are actively looking at new cargo flow facilities down there. Indeed, we have a number of initiatives that we believe will place us well in the marketplace in Nova Scotia that will require a lot of funds.

Senator Forrestall: This will be capital that you can direct in that manner or towards those programs?

Mr. Blackwell: We will be spending capital funds to support those programs, yes.

Senator Buchanan: I have a simple question. It will take a minute to ask and ten seconds to answer: There is no question that the proposed sale is now quite a ways down the track, but before it can be completed, it is my understanding that the consent or the assent of the Government of Canada and the Government of Nova Scotia would be required?

Mr. Blackwell: We would hope, in the final analysis that everybody would feel comfortable with the candidates we had selected, not only the province of Nova Scotia, but equally important are our customers, because they are really key in the whole thing. In the final analysis, however, we would need the authority of the Government of Canada.

Senator Buchanan: And the Government of Nova Scotia. The reason I ask the question is that, as a result of the transfer of the line from Truro to the Strait of Canso and the subsequent construction to Sydney, both of those lines were either transferred to the Government of Canada or built by the Government of Canada and then entrusted to CN by the Government of Canada. In that the Government of Nova Scotia was involved in one of those, namely the transfer, its assent would be required, would it not?

Mr. Blackwell: We would absolutely want that assent. Mrs. Taylor, do you know whether or not that is legally necessary?

Senator Graham: It would require a change in the legislation in Nova Scotia.

Mrs. Taylor: Certainly the assent of the provincial government is required for the shortline operator to commence operation. Our understanding is that legally it is not required for the sale; that is for the Government of Canada. However, for the shortline operator to commence operating, the approval of the provincial government is necessary.

Senator Buchanan: That is what I mean, for the operation. For the Strait of Canso, it would definitely be required there for the transfer of rights.

Senator Graham: My final comment has to do with the condition of the line which we talked about earlier, and you used the word that the line was in excellent condition, and Mr. Blackwell said that, yes, VIA Rail could use the line at the present time. I want to enter into the record a couple of sentences in Mac Price's testimony or report. He said, "The line

[Traduction]

niveaux. Au bout de quelques années, le Canadien National devra assumer leur renouvellement.

Nous nous sommes engagés à construire un nouveau terminal intermodal afin de pouvoir réduire le nombre de camions qui circulent entre Moncton et Halifax. Nous envisageons activement de construire là-bas de nouvelles installations pour le trafic marchandises. En fait, nous avons prévu plusieurs initiatives qui nous positionneront très bien sur le marché de Nouvelle-Écosse et qui nécessiteront de gros investissements.

Le sénateur Forrestall: Ce sont des capitaux que vous pourriez consacrer à ces programmes?

M. Blackwell: Nous dépenserons les capitaux pour financer ces programmes, oui.

Le sénateur Buchanan: J'ai une simple question à poser. Cela va prendre une minute et on pourra y répondre en dix secondes. Ce projet de vente est maintenant bien avancé, mais avant que le marché ne soit conclu je crois qu'il vous faudra obtenir l'autorisation du gouvernement du Canada et du gouvernement de Nouvelle-Écosse, n'est-ce pas?

M. Blackwell: Nous espérons que tout le monde sera satisfait des candidats que nous avons choisis. Non seulement la province de Nouvelle-Écosse, mais également nos clients qui jouent un rôle déterminant. Néanmoins, en dernier lieu, nous aurons besoin de l'autorisation du gouvernement du Canada.

Le sénateur Buchanan: Et du gouvernement de Nouvelle-Écosse. Si je pose la question c'est parce qu'à la suite de la cession de la ligne allant de Truro au détroit de Canso et de la prolongation ultérieure de la ligne jusqu'à Sydney, les deux lignes ont été soit cédées au gouvernement du Canada, soit construites par ce dernier puis placées sous la responsabilité du CN. Étant donné que le gouvernement de Nouvelle-Écosse a joué un rôle dans la cession de l'une de ces lignes, vous aurez besoin de son autorisation, n'est-ce pas?

M. Blackwell: Nous tenons absolument à obtenir cette autorisation. Madame Taylor, savez-vous si nous sommes légalement tenus de le faire?

Le sénateur Graham: Il faudrait modifier la loi de Nouvelle-Écosse.

Mme Taylor: L'exploitant du réseau secondaire aura certainement besoin de l'autorisation du gouvernement provincial pour entreprendre ses activités. D'après ce que nous avons compris, l'autorisation du gouvernement du Canada n'est pas obligatoire pour la vente, mais l'exploitant du réseau secondaire a besoin de l'autorisation du gouvernement provincial pour commencer à exploiter la ligne.

Le sénateur Buchanan: C'est ce que je veux dire, pour l'exploitation de la ligne. Pour le détroit de Canso, cette autorisation sera certainement nécessaire pour la cession des droits.

Le sénateur Graham: J'ai une dernière observation à faire au sujet de l'état de la ligne dont nous avons parlé tout à l'heure. Vous avez dit qu'elle était en excellent état et M. Blackwell l'a confirmé en disant que Via Rail pourrait l'utiliser. Je voudrais citer une ou deux phrases figurant dans le rapport de Mac Price. Il a dit que la ligne était en excellent état

[Text]

was found to be in excellent condition for operation of the prevailing traffic . . . " That is what he said. So I am not sure that he would recommend that a VIA Rail passenger train could travel on the line.

He talked about "... a few recommendations for future repairs and maintenance of bridges which are not significant at this time," he said. "The track structure, if well maintained, is more than adequate for the current train speeds and traffic carried but not excessively so." I think that should form part of the record.

At some point, I would like to find out how many so-called "slow orders" you have between Sydney and Truro.

Mr. Blackwell: Senator, I would hope that the line is not maintained excessively; otherwise, we would not be managing it in a businesslike way. We believe it is an excellent track. The other comment I would make on VIA's side of things is that the nature of passenger train operation sometimes influences the gradients that you put on the curves. Without VIA, naturally you do not maintain those same gradients. I am sure that our engineering people are taking a look at the business base that we have there and will let those curves gradually adjust in their elevation and slope over time. I am confident that a VIA operation could fit very comfortably back on that line today.

Senator Graham: So if Prime Minister Mulroney wanted to take his campaign from Truro to Sydney, you would say it would be quite safe to travel that line?

Mr. Blackwell: Yes, we would get him there.

Senator Stewart: From a physical viewpoint.

Senator Graham: It would be physically safe.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Blackwell and associates. As one of the senators mentioned, you would be available to be recalled if we needed more assistance?

Mr. Blackwell: Yes, indeed, we would.

The Chairman: I would like to have a break, but it is too late. We have to get along. I want to hear from the National Transportation Agency.

Would you please introduce yourselves, gentlemen?

Mr. Mike Parry, Director General, Transportation Subsidies Branch: I am Mr. Parry.

Mr. Neil G. Thurston, Director, Rail Rationalization Directorate: I am Mr. Thurston.

The Chairman: Proceed, gentlemen.

Mr. Thurston: Good morning, Mr. Chairman and honourable senators. We, as representatives of the National Transportation Agency, are pleased to be here before your inquiry to provide an overview of the role of the National Transportation Agency regarding any potential conveyance of lines in Canada.

My name is Neil Thurston, as I mentioned earlier. I am the Director of Rail Rationalization for the National Transportation Agency. Mr. Mike Parry, to my right, is the Director General of the Transportation Subsidies Branch, which I am a

[Traduction]

pour la poursuite des opérations actuelles. C'est ce qu'il a dit. Je ne suis pas certain qu'il recommanderait de faire rouler un train de voyageurs Via Rail sur cette ligne.

Il a parlé de quelques réparations et travaux d'entretien peu urgents sur les ponts et il a dit que si la structure des voies était bien entretenue, elle était plus que suffisante compte tenu de la vitesse actuelle des trains et du trafic, mais qu'elle n'était pas entretenue à l'excès. Je pense qu'il est important de le préciser ici.

A un moment donné, j'aimerais savoir combien de réparations peu urgentes vous avez à faire entre Sydney et Truro.

M. Blackwell: Sénateur, j'espère que la ligne n'est pas entretenue à l'excès; autrement, nous ne ferions pas une gestion commerciale. Nous croyons que la voie est en excellent état. Pour ce qui est de Via Rail, j'ajouterais simplement que l'exploitation d'un train de voyageurs limite parfois la pente que vous pouvez avoir dans les virages. Sans Via, vous n'avez évidemment pas les mêmes pentes. Nos ingénieurs tiennent compte, j'en suis sûr de notre clientèle et ajustent graduellement la pente de ces virages. Je suis certain que, de nos jours, cette ligne pourrait très bien accueillir un train Via Rail.

Le sénateur Graham: Par conséquent, si le premier ministre Mulroney désire faire sa campagne de Truro à Sydney, vous estimez qu'il pourra emprunter cette ligne en toute sécurité?

M. Blackwell: Oui, nous l'emmènerions là-bas.

Le sénateur Stewart: Pour ce qui est de sa sécurité physique.

Le sénateur Graham: Il serait en sécurité sur le plan physique.

Le président: Monsieur Blackwell, nous vous remercions vous et vos collaborateurs. Comme l'un des sénateurs l'a mentionné, vous êtes prêts à revenir si nous avons encore besoin de votre aide?

M. Blackwell: Oui, certainement.

Le président: J'aimerais faire une pause, mais il est trop tard. Nous devons continuer. Je désire entendre les représentants de l'Office national des transports.

Messieurs, je vous demande de bien vouloir vous présenter.

M. Mike Parry, directeur général, Direction générale des subventions aux transports: Je suis M. Parry.

M. Neil G. Thurston, direction, Direction de la rationalisation ferroviaire: Je suis M. Thurston.

Le président: Messieurs, la parole est à vous.

M. Thurston: Bonjour, monsieur le président et honorables sénateurs. En tant que représentants de l'Office national des transports, nous nous réjouissons de comparaître devant vous pour vous donner un aperçu général du rôle de l'Office national des transports en ce qui concerne la cession éventuelle de lignes ferroviaires au Canada.

Comme je l'ai déjà dit, je m'appelle Neil Thurston. Je suis le directeur de la rationalisation ferroviaire à l'Office national des transports. M. Mike Parry, à ma droite, est le directeur général de la Direction des subventions aux transports dont je

[Text]

part of. I will provide an overview of our submission to the committee, and Mr. Parry and myself would be pleased to answer any questions you may have after we go through our submission.

Before I begin our submission, I want to provide you with a short overview of the mandate and structure of the National Transportation Agency. The agency is an administrative tribunal. It is responsible for administering the provisions of the National Transportation Act of 1987 which deal with the economic regulation of modes of transport and carriers under federal jurisdiction.

Senator Graham: Excuse me, Mr. Chairman. I apologize for interrupting, but are you reading from a statement that we have or that has been distributed?

Mr. Thurston: I provided a statement earlier to the Clerk. This first part was not included in the submission.

Senator Graham: I have that, but you are reading something that we do not have?

Mr. Thurston: Yes, that is correct.

The agency consists of a maximum of nine full-time members and six temporary members, all appointed by the Governor in Council. Members have the power to make decisions regarding any matters brought before the agency. Staff provide advice on such matters but do not have the authority to make decisions on these regulatory matters.

Mr. Parry and myself are staff, and we, as I mentioned, do not have any decision-making power in the agency on matters brought before it from a regulatory point of view.

The following submission is in response to the standing committee's request for information concerning the National Transportation Agency's role in the process of conveying rail lines between railway companies under federal jurisdiction to other companies. The contents of our submission present 1) a perspective of the previous legislation governing the conveyance of rail lines; 2) a perspective of the background to the current legislation concerning the subject matter; 3) a description of the current conveyance procedures; and 4) some comments and observations of the agency's experience regarding conveyances to date.

Prior to 1988, the provisions of sections 90 and 91 of the Railway Act of 1967 governed the purchase of railways and agreements for sale, lease or amalgamation of railways. These sections gave the Minister of Transport and the Governor in Council the authority to authorize train operations and to sanction the above-noted agreements respectively.

The Canadian Transport Commission's role with respect to agreements for sale, lease or amalgamation was to grant or refuse a company's application for a recommendation to the Governor in Council. These sections of the Railway Act were not closely associated with the abandonment sections of the act and were not generally considered or used as tools in the rationalization of Canada's rail network.

With the enactment of the National Transportation Act of 1987, the government expressed its desire to create a more efficient railway system, in part, by encouraging the development

[Traduction]

fais partie. Je vais vous donner une vue d'ensemble du mémoire que nous avons préparé à votre intention et je me ferai un plaisir de répondre, avec M. Parry, aux questions que vous désirerez nous poser ensuite.

Avant de commencer, je voudrais vous donner un bref aperçu de la mission et de la structure de l'Office national des transports. L'Office est un tribunal administratif. Il est chargé d'administrer les dispositions de la Loi nationale de 1987 sur les transports qui concernent la réglementation économique des modes de transport et des transporteurs assujettis à la réglementation fédérale.

Le sénateur Graham: Excusez-moi, monsieur le président. Désolé de vous interrompre, mais lisez-vous une déclaration qui nous a été distribuée?

M. Thurston: J'ai déjà remis une déclaration au greffier. La première partie n'était pas incluse dans notre mémoire.

Le sénateur Graham: J'ai ce mémoire, mais lisez-vous un texte que nous n'avons pas?

M. Thurston: Oui.

L'Office se compose d'un nombre maximum de neuf membres à plein temps et six membres temporaires, tous nommés par le gouverneur en conseil. Les membres ont le pouvoir de prendre les décisions concernant toute question dont l'Office est saisi. Le personnel les conseille au sujet de ces questions de réglementation, mais n'est pas autorisé à prendre des décisions.

M. Parry et moi-même faisons partie du personnel et, comme je l'ai dit, nous n'avons donc pas de pouvoir décisionnel à l'Office sur les questions touchant la réglementation.

La présentation suivante fait suite à la demande de renseignements du Comité permanent au sujet du rôle de l'Office national des transports dans le processus de cession de lignes de chemin de fer de compagnies de chemins de fer de compétence fédérale à d'autres compagnies. Notre mémoire présente 1) un aperçu des lois antérieures régissant la cession de lignes de chemin de fer; 2) un aperçu du contexte qui a donné lieu à la loi actuelle concernant la question visée; 3) une description des procédures de cession actuelles; 4) certains commentaires et certaines observations sur l'expérience de l'Office concernant les cessions.

Avant 1988, les dispositions des articles 90 et 91 de la Loi sur les chemins de fer de 1967 régissaient l'achat des chemins de fer et les traités de vente, d'affermage et de fusion des chemins de fer. Ces articles habilitaient le ministre des Transports et le gouverneur en conseil respectivement à autoriser les opérations ferroviaires et à sanctionner les traités susmentionnés.

Le rôle de la Commission canadienne des transports concernant les traités de vente, d'affermage et de fusion consistait à accorder ou à refuser la demande de recommandation de la compagnie adressée au gouverneur en conseil. Ces articles de la Loi sur les chemins de fer n'étaient pas étroitement associés aux articles en matière d'abandon de la Loi et n'ont ni été pris en considération ni été utilisés au cours de la rationalisation du réseau ferroviaire du Canada.

Avec l'entrée en vigueur de la Loi de 1987 sur les transports nationaux, le gouvernement a exprimé son désir d'établir un réseau ferroviaire plus efficace et ce, en partie, en favorisant le

[Text]

of shortline railway companies as part of the rationalization process of the Canadian National and Canadian Pacific rail networks. Shortline railway companies would act as feeder carriers on a local or regional basis to the main trunk line systems of CN and CP.

Under the provisions of the National Transportation Act of 1987, CN and CP can divest themselves of rail lines to shortline carriers, which could operate at lower cost-to-revenue ratios while maintaining the service demanded by shippers. These lines could be either profitable or losing money when operated by CN or CP.

These provisions were designed to assist CN and CP in reducing their system costs through rationalization of their rail networks. There is a general feeling that these provisions made a balance to the shipper-friendly provisions of the National Transportation Act of 1987 concerning competitive line rates, new interswitching rules and limits and confidential contracting.

The government also had a desire to reduce the amount of subsidies being paid to railway companies whose lines were retained in the public interest, something that was more common until the beginning of 1988.

Under the NTA of 1987, the abandonment of the operation of railway lines is required in circumstances where the operation of a line is determined to be uneconomic, with no prospect of it becoming economic. Only when a line fails one of these tests does the NTA of 1987 permit the agency to consider the public interest in deciding whether or not the operation of a line should be abandoned. If the line is retained in operation, the operator is subsidized for its losses. If a line is conveyed to a shortline operator, a subsidy would not be payable; thus, the use of smaller, more efficient carriers would also further the goal of reducing federal transportation subsidies.

Under section 158 of the National Transportation Act of 1987, a railway company may enter into an agreement with any other company to sell, lease or in any other way convey a rail line without it being considered as abandonment of the line. The agreement is subject to approval by the National Transportation Agency. When a railway company enters into such an agreement, it must give written notice to the agency that it has done so and give such further public notice of the agreement as the agency may direct.

In accordance with the general rules of the National Transportation Agency, the public notice allows 30 days for public submissions concerning the proposed agreement and 10 days for the applicant to respond to the matters raised by the public. Upon request, the agency may abridge or lengthen this time frame as it deems appropriate. The agency may also request the railway company, if it has not already done so, to file a copy of the conveyance agreement and to include in the public notice a summary of the salient features of the agreement which would be of public interest. The law requires that within six months of receipt of the notice of the conveyance agreement, the agency must, after holding such public hearings,

[Traduction]

développement de compagnies de chemin de fer secondaire dans le cadre du processus de rationalisation des réseaux ferroviaires du CN et du CP. Les compagnies de chemin de fer secondaire serviraient à acheminer le trafic local ou régional vers les lignes principales du CN et du CP.

Aux termes de la Loi de 1987 sur les transports nationaux, le CN et le CP peuvent se défaire de lignes ferroviaires en les cédant à des compagnies de chemin de fer secondaire dont les ratios coûts-recettes sont plus faibles tout en maintenant le service demandé par les expéditeurs. Ces lignes pourraient être rentables ou non rentables si elles étaient exploitées par le CN ou le CP.

Ces dispositions ont été conçues pour aider le CN et le CP à réduire leurs coûts au moyen de la rationalisation de leur réseau ferroviaire. Selon l'opinion générale, ces dispositions viennent équilibrer les dispositions de la Loi de 1987 sur les transports nationaux qui sont favorables aux expéditeurs. Ces dispositions concernent le prix de ligne concurrentiel, les nouvelles règles d'interconnexion et leurs restrictions et les contrats confidentiels.

Le gouvernement voulait aussi réduire le montant des subventions versées aux compagnies de chemin de fer dont les lignes ont été conservées dans l'intérêt public, situation qui était plus fréquente jusqu'au début de 1988.

En vertu de la LTN 1987, il faut procéder à l'abandon de l'exploitation des lignes de chemin de fer jugées non rentables et qui n'ont aucune chance de le devenir. Ce n'est que lorsqu'une ligne échoue à un de ces tests que la LTN 1987 permet à l'Office de considérer l'intérêt public pour décider s'il faut abandonner l'exploitation de la ligne. Si l'exploitation de la ligne est poursuivie, l'exploitant recevra une subvention pour ses pertes. Si une ligne est cédée à un exploitant de chemin de fer secondaire, on ne peut verser de subvention. Ainsi, l'utilisation de petits transporteurs plus efficaces viendraient s'ajouter aux efforts visant à réduire les subventions fédérales en matière de transport.

Aux termes de l'article 158 de la Loi de 1987 sur les transports nationaux, une compagnie de chemin de fer peut conclure un accord avec une autre compagnie pour vendre, donner en location ou céder sous une autre forme une ligne de chemin de fer sans que l'on considère que la ligne a été abandonnée. Cet accord est sous réserve de l'approbation de l'Office. Lorsqu'une compagnie de chemin de fer conclut un tel accord, elle doit en aviser l'Office par écrit et donner l'avis public que peut ordonner l'Office.

Conformément aux règles générales de l'Office national des transports, l'avis public prévoit une période de 30 jours au cours de laquelle le public peut présenter des observations concernant le projet d'accord et une période de dix jours au cours de laquelle le demandeur peut répondre aux observations du public. L'Office peut, sur demande, allonger ou raccourcir ce délai s'il juge approprié d'agir ainsi. L'Office peut aussi demander à la compagnie de chemin de fer, si ce n'est pas déjà fait, de déposer une copie de l'accord de cession et d'inclure dans l'avis public un résumé des principales caractéristiques de l'accord, qui seraient d'intérêt public. La loi exige que dans les six mois suivant la réception de l'avis de l'accord de cession,

[Text]

that it deems necessary, approve the conveyance agreement unless it is determined that the conveyance would not be in the public interest or that the company to whom the line is to be conveyed is not authorized to operate it.

The public interest test noted above is treated as a reverse onus test in which parties who object to the conveyance must demonstrate to the agency that the conveyance is not in the public interest and that the agreement should not be approved. Aspects of public interest that have been raised by the public and that the agency has considered in respect of recent applications for approval of agreements include the financial stability of the acquiring carrier, the ability of the new carrier to provide an adequate level of service, the regional impact of the conveyance, and labour issues and concern over the foreign ownership of the shortline carrier.

The growth in the number of shortline railways has not occurred as initially anticipated. CN and CP have only shown interest in the conveyance of lines to shortline railways since about 1990. To date, this heightened interest has resulted in three conveyances of any significance, and only one has resulted in a new railway company being created, that being the Goderich-Exeter Railway Company in Ontario. The previous conveyances generally involved short pieces of track, typically to either CN or CP, or transfers of trackage between CN and CP.

The initiative for organizing a conveyance lies with the company which owns the line, such as CN or CP. They determine whether or not they will offer a line for sale, they establish the bidding procedure, and they select the successful bidder.

Both CN and CP appear to determine the financial stability of the company, its ability to operate a railway successfully, the viability of the company's business plan for operating the line and a compatibility factor in working with the shortline carrier to the mutual benefit of both parties and to shippers when selecting a successful bidder for a line.

CN's and CP's criteria for what they are looking for in terms of prospective buyers may be a contributing factor as to why there have been a limited number of shortline railway companies established in Canada since the National Transportation Act came into effect. If a newly created shortline railway company does not fit into the CN or CP criteria, their chances of bidding successfully for any line offered are limited.

While the selectiveness of CN and CP may be construed as restricting new railway companies from acquiring railway lines, the displayed selectiveness also helps to ensure that only financially and operationally viable railway companies are entering the market.

In closing, one cannot over-stress the point that the agency as a quasi-judicial organization cannot take a pre-determined position on any potential conveyance which may come before it. The role of the agency is to assess each conveyance case independently and on its own merits, based on evidence placed

[Traduction]

l'Office, après la tenue éventuelle d'audiences publiques qu'il peut juger nécessaires, approuve l'accord de cession, sauf s'il estime que la cession est contraire à l'intérêt public ou que le cessionnaire n'est pas habilité à exploiter la ligne.

Le test d'intérêt public susmentionné est traité comme un test d'inversion du fardeau de la preuve dans lequel les parties qui s'opposent à la cession doivent convaincre l'Office que la cession est contraire à l'intérêt public et que l'accord ne devrait pas être approuvé. Les aspects relatifs à l'intérêt public soulevés par le public et considérés par l'Office relativement aux demandes récentes d'approbation des accords comprenaient la stabilité financière du transporteur acquéreur, sa capacité à assurer un niveau de service adéquat, les répercussions régionales de la cession, les dispositions touchant le personnel et le fait que la compagnie de chemin de fer secondaire appartenait à des intérêts étrangers.

Le nombre de compagnies de chemin de fer secondaire n'a pas augmenté comme prévu au départ. Le CN et le CP ne manifestent de l'intérêt pour la cession de lignes en vue d'en faire des chemins de fer secondaires que depuis 1990. A ce jour, cet intérêt accru n'a donné lieu qu'à trois cessions revêtant une certaine importance et seulement une a entraîné la formation d'une nouvelle compagnie de chemin de fer, la Goderich-Exeter Railway Company en Ontario. Les cessions antérieures ne mettaient en cause que de petits segments de voie, lesquels étaient généralement cédés au CN ou au CP, ou des transferts de voie entre le CN et le CP.

La compagnie à laquelle appartient, par exemple le CN et le CP, est responsable d'organiser la cession. Elle détermine si elle mettra ou non un ligne en vente, elle établit la procédure de soumission et elle choisit le soumissionnaire retenu.

Le CN et le CP semblent déterminer la stabilité financière, la capacité d'exploiter avec succès un chemin de fer, la viabilité du plan d'entreprise de la compagnie relativement à l'exploitation de la ligne et le facteur de compatibilité à travailler avec le transporteur qui exploitera le chemin de fer secondaire à la satisfaction des deux parties et des expéditeurs lorsqu'ils choisissent le soumissionnaire retenu pour une ligne.

Les critères recherchés par le CN et le CP pour ce qui est des acheteurs potentiels pourraient être un facteur expliquant pourquoi si peu de compagnies de chemin de fer secondaire ont été établies au Canada depuis l'entrée en vigueur de la Loi sur les transports nationaux. Si une nouvelle compagnie de chemin de fer secondaire ne répond pas aux critères du CN ou du CP, ses chances de présenter une soumission qui sera retenue pour une ligne offerte sont limitées.

Les critères de sélection du CN et du CP peuvent être vus comme un facteur qui empêche les nouvelles compagnies de chemin de fer d'acheter des lignes de chemin de fer, mais ils aident aussi à garantir que seules les compagnies de chemin de fer viables sur les plans financier et opérationnel entrent sur le marché.

Pour terminer, on ne saurait trop insister sur le fait que l'Office, en sa qualité d'organisme quasi judiciaire, ne peut adopter une position prédéterminée relativement aux cessions possibles qui lui sont présentées. Le rôle de l'Office consiste à évaluer chaque cas de cession individuellement en toute objec-

[Text]

before it. The role of the public and interested parties is to place before the agency the issues of public interest.

That concludes our presentation, Mr. Chairman. We would be pleased to address any questions that the committee may have on the subject.

The Chairman: Just one question before I recognize Senator Stewart and Senator Graham: Since the passage of the NTA, how many times has the Governor in Council over-ruled your decisions?

Mr. Thurston: With respect to conveyance cases or in general?

The Chairman: Generally. I do not particularly want a precise number. If you can just give me an example of one and the reasons.

Mr. Thurston: From the rationalization perspective, the Governor in Council has rescinded two decisions that the agency has made on the abandonment of the Taschereau subdivision in northern Ontario and the Chandler subdivision in the Atlantic region. The reasons for that decision were not included specifically in the order that they brought forward for rescinding those agency decisions, but the Governor in Council has taken the position of rescinding decisions of the agency when it feels it must.

Senator Stewart: Is Chandler in New Brunswick or Quebec?

Mr. Thurston: The Chandler subdivision is in the Quebec region.

The Chairman: Senator Stewart.

Senator Stewart: I think it would be more expedient if Senator Graham went ahead.

The Chairman: We are giving him a lot of time, you know.

Senator Graham: Thank you, Mr. Chairman. You mentioned the Chandler line. For your edification, Mr. Chairman and others, that is a 90-kilometre line from Chandler to Gaspé and others, that is a 90-kilometre line from Chandler to Gaspé in Quebec and application, as I recall, was made to close the line. NTA approved the closure, or abandonment, whatever. We understand that the line was losing money for years. I understand it was a passenger line, right?

Mr. Thurston: Yes.

Senator Graham: Operated by VIA Rail?

Mr. Thurston: Yes.

Senator Graham: Yet that train was then regarded as an essential mode of transportation to what I suppose would be termed the economically depressed areas of the Gaspé Peninsula. However, the Government of Canada overturned the decision of NTA and that line, as a passenger line, now continues to operate. Is that correct?

Mr. Thurston: Yes, I believe so.

The Chairman: What year was that?

Senator Graham: That was last year.

[Traduction]

tivité, selon les preuves présentées. Le rôle du public et des parties intéressées est de présenter à l'Office les questions d'intérêt public.

Voilà qui termine notre exposé, monsieur le président. Nous nous ferons un plaisir de répondre aux questions des membres du comité.

Le président: Juste une question avant que j'accorde la parole au sénateur Stewart puis au sénateur Graham. Depuis l'adoption de la loi, combien de fois le gouverneur en conseil a-t-il rescindé vos décisions?

M. Thurston: En ce qui concerne les cessions ou en général?

Le président: En général. Je ne vous demande pas de chiffre précis. Peut-être pourriez-vous me citer un cas en m'indiquant les raisons.

M. Thurston: Sur le plan de la rationalisation, le gouverneur en conseil a rescindé deux décisions que l'Office avait prises au sujet de l'abandon du tronçon Taschereau, dans le nord de l'Ontario et du tronçon Chandler dans la région de l'Atlantique. Les raisons de cette décision n'étaient pas spécifiées dans l'ordonnance, mais le gouverneur en conseil annule les décisions de l'Office lorsqu'il le juge nécessaire.

Le sénateur Stewart: S'agit-il de Chandler au Nouveau-Brunswick ou au Québec?

M. Thurston: Le tronçon de Chandler se trouve dans la région de Québec.

Le président: Sénateur Stewart.

Le sénateur Stewart: Je crois qu'il vaudrait mieux que le sénateur Graham commence.

Le président: Nous lui accordons beaucoup de temps, vous savez.

Le sénateur Graham: Merci, monsieur le président. Vous avez mentionné la ligne de Chandler. Pour votre édification, monsieur le président et celle des membres du comité, il y a une ligne de 90 kilomètres entre Chandler et Gaspé, au Québec et si je me souviens bien, on a demandé que cette ligne soit fermée. L'Office a approuvé sa fermeture ou son abandon. Cette ligne était déficitaire depuis des années. Je crois qu'il s'agit d'un service-voyageurs, n'est-ce pas?

M. Thurston: En effet.

Le sénateur Graham: Exploité par Via Rail?

M. Thurston: Oui.

Le sénateur Graham: Cependant, ce train était alors considéré comme un moyen de transport essentiel pour les régions de la péninsule de Gaspé qui connaissaient des problèmes économiques. Le gouvernement du Canada a rescindé la décision de l'Office et cette ligne voyageurs continue d'être exploitée. Est-ce exact?

M. Thurston: Je crois que oui.

Le président: Quelle année était-ce?

Le sénateur Graham: L'année dernière.

[Text]

Mr. Chairman, is the term "shortline" which we have heard so much about in transport parlance, used anywhere in the National Transportation Act? Is there anywhere that the term "shortline" appears? Are you people lawyers, by the way?

Mr. Thurston: No, we are not.

Senator Graham: That is helpful. Is the term "shortline" used anywhere in the NTA?

Mr. Thurston: Without going through every section specifically, I do not believe it is used specifically. I think section 158 refers to a line of railway transferred to another company.

Senator Graham: To save you time, I have not been able to find any place in Canada, in any Canadian legislation, the term "shortline". I am wondering if it is a good idea for NTA to be regulating an operator that you have not yet defined.

Mr. Parry: Senator, we may or may not operate the purchaser of this line. The purchaser could go under provincial jurisdiction.

Senator Graham: That is true, it may very well, but you are making decisions with respect to shortlines, although you have not yet defined what a shortline is. Is that correct?

Mr. Parry: Yes.

Senator Graham: I followed very carefully your brief as you read it and I want to refer to page 4, if other honourable senators want to refer to that page. In paragraph 1 you talk about the government's desire to achieve railway efficiency "by encouraging the development of 'shortline' railway companies". If they are not defined anywhere in the act, do they still come under your purview?

Mr. Parry: You will notice we put quotes around "shortline" to indicate that there really is no definition of shortline. A shortline could conceivably cross a provincial boundary when it would automatically come under federal jurisdiction. It could presumably cross into the United States from a province where it would again automatically come under federal jurisdiction. It could elect to come under federal jurisdiction for a number of reasons, which I would not know all of, but there are reasons they may choose to. Or it could elect to be under provincial jurisdiction.

I do not think there is a definition, either here or in the United States—

Senator Graham: It is referred to consistently in the *Stagger Act*.

Mr. Parry: But do they define it in the *Staggers Act*?

Senator Graham: Yes, it is.

Perhaps I could come at this from another direction, Mr. Chairman, and it is in line with my earlier question. Again on page 4, paragraph 1, you state that the desire of the government is to encourage divestiture to shortline operators. I want you to turn to page 9 as well. On page 9 you say that CN has only shown interest in such a conveyance since 1990.

[Traduction]

Monsieur le président, l'expression «réseau secondaire» que nous avons entendue si souvent est-elle utilisée dans la Loi nationale sur les transports? Cette expression y figure-t-elle? A propos, êtes-vous avocats?

M. Thurston: Non.

Le sénateur Graham: C'est une bonne chose. L'expression «réseau secondaire» figure-t-elle quelque part dans la Loi?

M. Thurston: Il faudrait éplucher chaque article, mais je ne pense pas qu'elle y soit. L'article 158 fait mention, je crois, d'une ligne de chemin de fer cédée à une autre compagnie.

Le sénateur Graham: Pour vous épargner du temps, je vous dirai que je n'ai pu trouver nulle part dans la législation canadienne l'expression «réseau secondaire». Je me demande s'il est souhaitable que l'Office réglemente un type de service que vous n'avez pas encore défini.

M. Parry: Sénateur, nous n'allons pas nécessairement réglementer la compagnie qui achètera cette ligne. L'acheteur pourrait relever des autorités provinciales.

Le sénateur Graham: C'est vrai. C'est très possible, mais vous prenez des décisions au sujet des réseaux secondaires, mais sans avoir encore défini ces réseaux. Est-ce exact?

M. Parry: Oui.

Le sénateur Graham: J'ai écouté votre exposé très attentivement et je voudrais me reporter à la page 4 de votre mémoire. Au paragraphe 1 vous parlez du désir du gouvernement d'assurer l'efficacité des chemins de fer «en favorisant le développement de compagnies de chemin de fer secondaire». Si ces chemins de fer ne sont définis nulle part dans la Loi, relèvent-ils quand même de l'Office?

M. Parry: Vous remarquerez que nous avons mis «chemin de fer secondaire» entre guillemets pour indiquer qu'il n'existe aucune définition de cette expression. Un chemin de fer secondaire pourrait traverser les frontières d'une province, ce qui le placerait automatiquement sous l'autorité du gouvernement fédéral. Il pourrait traverser la frontière des États-Unis, ce qui aurait automatiquement le même effet. Le réseau secondaire pourrait choisir de relever des autorités fédérales pour diverses raisons que je ne connais pas toutes, mais il y en a. Ou il pourrait choisir de relever des autorités provinciales.

Je ne pense pas qu'il existe de définition, pas plus ici qu'aux États-Unis...

Le sénateur Graham: Il en est constamment question dans la loi *Staggers*.

M. Parry: Mais en donne-t-on une définition dans la Loi *Staggers*?

Le sénateur Graham: Oui.

Peut-être pourrais-je aborder le problème sous un autre angle, monsieur le président, et cela nous ramène à ma question précédente. Également à la page 4, au paragraphe 1, vous dites que le gouvernement désire favoriser la cession de lignes de chemin de fer à des exploitants de réseaux secondaires. Prenez également la page 9. À la page 9, vous dites que le CN ne s'intéresse à ce genre de cession que depuis 1990.

[Text]

Now, if this interest was only demonstrated as of 1990, why did you make provision for such divestiture as of 1987? It really strikes me as rather strange that you seem to feel that a reason d'être of the act was to encourage shortline operations, that you seemed to know of their importance in 1987, but you made no provision for their regulation. Can you explain that to me?

Mr. Thurston: I think the government's policy with respect to transportation was certainly set out in its White Paper in 1985, was debated in Parliament and was reflected into the National Transportation Act of 1987. I cannot speak for how CN or CP have approached the rationalizations of their networks, but we have seen, as we have indicated in the paper, that CN has taken interest in this area of rationalization with respect to conveying lines in about 1990. Between 1987 and 1990 perhaps CN has been investigating the possibilities of selling pieces of track to other lines of railway. It has taken a certain progression of time to develop their policies in that area.

Mr. Parry: If I may add a little to that, Senator, there were many provisions in the National Transportation Act of 1987 which people felt were favourable to shippers, the competitive line access rates and various other ones. I think it was as a means of balance that the government of the time introduced that. In order to be able to meet the competition caused by those particular provisions, it must allow the railways to move easily, or in different ways, rationalize their system and thereby be able to meet the competition caused by those new regulations.

Senator Graham: What interest will the NTA retain as a watchdog in lieu of the Supreme Court decision of last year regarding the Central Western Railway?

Mr. Thurston: The Central Western Railway is a provincially regulated railway. The National Transportation Agency does not perform any regulatory authority over that railway under provincial jurisdiction.

Senator Graham: So once it becomes a shortline, if it becomes provincial—

Mr. Thurston: If it is incorporated provincially, the National Transportation Agency does not have any authority over the line.

Senator Graham: You list grounds upon which the public interest is to be considered. I understand that the public interest test here is the reverse onus test in which parties objecting to the sale must convince the agency that conveyance is not in the public interest. Is that a correct assumption?

Mr. Thurston: Yes. Unlike the abandonment provisions which are set out in the act when the agency is required to take into consideration the public interest, those criteria are set out in section 167 of the act when we are dealing with applications for abandonment. Section 158 of the act, which deals with the conveyance of rail lines, does not set out criteria from a public interest perspective that should be considered.

[Traduction]

Si cet intérêt ne date que de 1990, pourquoi avez-vous prévu des dispositions à cet égard dès 1987? Je trouve curieux que vous semblez croire que la loi visait à favoriser l'exploitation de réseaux secondaires, et que vous sembliez conscients de leur importance en 1987, mais que vous n'avez pas prévu de les réglementer. Pourriez-vous m'expliquer pourquoi?

M. Thurston: Le gouvernement a certainement énoncé sa politique en matière de transports dans son Livre blanc de 1985, cette politique a été examinée au Parlement et elle se reflétait dans la Loi nationale sur les transports de 1987. Je ne peux pas vous dire comment le CN ou le CP ont entrepris la rationalisation de leur réseau, mais comme nous l'avons dit dans notre mémoire, nous avons constaté que le CN avait commencé à s'intéresser à la cession de certaines lignes vers 1990. Entre 1987 et 1990, le CN a étudié la possibilité de vendre des tronçons de ligne à d'autres compagnies ferroviaires. Il lui a fallu un certain temps pour élaborer sa politique à cet égard.

M. Parry: Si je peux ajouter quelque chose, sénateur, de nombreuses dispositions de la *Loi nationale sur les transports* de 1987, notamment les tarifs d'accès aux lignes concurrentielles et divers autres, ont été jugées favorables aux expéditeurs. Le gouvernement de l'époque avait voulu assurer ainsi un certain équilibre. Pour pouvoir faire face à la concurrence qu'entraînent ces dispositions, le gouvernement doit permettre aux chemins de fer de rationaliser leur réseau plus facilement ou de façon différente afin qu'ils puissent faire face à la concurrence résultant de ces nouveaux règlements.

Le sénateur Graham: Étant donné l'arrêt rendu par la Cour suprême l'année dernière au sujet de Central Western Railway, dans quelle mesure l'Office national des transports continuera-t-il à exercer un contrôle?

M. Thurston: Central Western Railway est un chemin de fer assujéti à la réglementation provinciale. L'Office national des transports n'exerce aucun pouvoir de réglementation sur les chemins de fer relevant des provinces.

Le sénateur Graham: Par conséquent, lorsqu'un chemin de fer devient un réseau secondaire, s'il relève de la province...

M. Thurston: Si la compagnie est constituée en vertu d'une charte provinciale, l'Office national des transports n'a aucune autorité à l'égard de la ligne en question.

Le sénateur Graham: Vous énumérez les circonstances dans lesquelles il faut tenir compte de l'intérêt public. Si j'ai bien compris, le fardeau de la preuve est inversé en ce sens que les parties qui s'opposent à la vente doivent convaincre l'Office que la cession n'est pas dans l'intérêt public. Ai-je bien compris?

M. Thurston: Oui. Contrairement aux dispositions de la Loi concernant la cession et aux termes desquels l'Office doit tenir compte de l'intérêt public, lorsque nous recevons une demande de cession nous devons tenir compte des critères énoncés à l'article 167 de la Loi. L'article 158, qui concerne la cession des lignes de chemin de fer, n'établit pas les critères à examiner du point de vue de l'intérêt public.

[Text]

The experience to date is that the agency responds to issues that are brought forward from the public when these conveyance notices are provided to the agency. And you are quite correct, its onus is on parties, when intervening on a particular application for conveyance, to raise concerns from a public interest perspective.

Senator Graham: Could you tell us about what might be termed the institutional mechanisms? I suppose my sons will be proud of me, Mr. Chairman, the ones who are lawyers, when I use the word "adjudicatory".

The Chairman: I am very impressed.

Senator Molgat: I think he is becoming a lawyer.

Senator Graham: Could you tell us what adjudicatory mechanisms, what inspectional mechanisms are now in place in light of the Supreme Court decision in Alberta, which would allow citizens, at the local level, to adequately take up what might be termed the burden of proof?

Mr. Parry: The agency will hear evidence. There will be notices published which outline the details of the sale in various newspapers in the region. Interested parties will then make submissions, if they choose to do so, either as individuals or as organizations. The agency will examine the evidence submitted and the agency will make the decision whether to hold or not hold a public hearing. The public hearing process will be decided upon the importance of the case, the number of applicants and various other factors.

Senator Graham: So when the clock starts ticking, when CN, if they persist, determines a successful purchaser, they notify NTA. The clock starts to tick from that day onwards for six months.

Mr. Thurston: Yes.

Senator Graham: In that time, you can have public hearings. Then there is a 30-day clock that starts to tick.

Mr. Thurston: No. The process is that once the notice is filed with the agency, the agency must reach a decision within six months of that day. Within that period of time the agency may hold a hearing, but it has to be held within that six-month time frame, and the final decision has to be made within six months of the initial receipt of the notice. Once the notice has been filed with the agency, the agency may direct the carrier to provide a public notice on the conveyance. Once that public notice has been put in newspapers and filed with parties of record that have responded during the process, the people that are intervening have 30 days to lodge their complaint or their support for the conveyance.

Senator Graham: And after that, there are ten days to respond?

Mr. Thurston: So that is the first month. Then the applicant has ten days to respond to any issues that have been raised.

Senator Graham: Can I ask finally, Mr. Chairman, what would trigger NTA, in this particular case, to hold public hearings?

The Chairman: I can answer that question. You and all your friends.

[Traduction]

Jusqu'ici que l'Office a répondu aux objections formulées par le public lorsque nous avons reçu ces avis de cession. Et vous avez raison de dire que c'est aux parties qui s'opposent à une demande de cession de démontrer que l'intérêt public est menacé.

Le sénateur Graham: Pourriez-vous nous parler de ce que nous pourrions appeler les mécanismes institutionnels? Mes fils seront sans doute fiers de moi, ceux qui sont avocats, si j'emploie le mot adjudication.

Le président: Je suis très impressionné.

Le sénateur Molgat: Il est en train de devenir avocat.

Le sénateur Graham: Pourriez-vous nous dire quels sont les mécanismes d'adjudication, les mécanismes d'inspection actuellement en place compte tenu de l'arrêt rendu par la Cour suprême de l'Alberta, pour permettre aux citoyens des collectivités locales d'assumer le fardeau de la preuve?

M. Parry: L'Office entendra les témoignages. Des avis fournissant les détails de la vente seront publiés dans plusieurs journaux de la région. Les intéressés pourront alors présenter des mémoires, s'ils le désirent, à titre personnel ou dans le cadre d'organismes. L'Office étudiera les témoignages présentés et décidera de tenir ou non une audience publique. Il décidera d'en tenir selon l'importance du cas, le nombre de requérants et divers autres facteurs.

Le sénateur Graham: Par conséquent, si le CN persiste dans son intention de vendre, s'il choisit un acheteur, il en avertit l'Office. Il faut ensuite compter six mois.

M. Thurston: Oui.

Le sénateur Graham: Et pendant ce temps, vous pouvez tenir des audiences publiques. Il y a ensuite un nouveau délai de 30 jours.

M. Thurston: Non. Une fois que l'Office a reçu l'avis, il doit prendre une décision dans les six mois. Au cours de cette période, nous pouvons tenir des audiences, mais elles doivent avoir lieu dans ce délai de six mois et la décision définitive doit être prise dans les six mois suivant la réception de l'avis. Une fois que l'avis a été donné, l'Office peut demander au transporteur d'informer le public de la cession. Une fois que cet avis public a été publié dans les journaux et communiqué aux parties qui ont répondu au cours du processus, les opposants ont 30 jours pour déposer leur plainte ou approuver la cession.

Le sénateur Graham: Et ensuite un délai de dix jours est accordé pour la réponse?

M. Thurston: C'est au cours du premier mois. Le requérant a dix jours pour répondre à toute question qui a été soulevée.

Le sénateur Graham: Monsieur le président, en dernier lieu, puis-je demander ce qui amènerait alors l'Office à tenir des audiences publiques?

Le président: Je peux répondre à cette question. Ce serait sur votre instigation et celle de vos amis.

[Text]

Senator Graham: I count you as one of my friends, Senator MacDonald, and I am glad you use that terminology.

Mr. Thurston: My role, as I mentioned earlier, is to provide advice to the members, who make decisions on such matters, on whether to hold public hearing. So if there is a lot of public interest and concern about any particular conveyance, certainly we reflect that in any briefing that we give to the members. So if there is heightened public interest in a particular subject, if it is a precedent-setting type of issue before the agency, if it is highly controversial, these are things that the members take into consideration when making a decision.

Senator Graham: Did you allow public hearings in the sale of the Goderich-Exeter line?

Mr. Thurston: No we did not.

Senator Graham: Why not? Were you asked?

Mr. Thurston: I cannot recall whether we were asked specifically, but the members of the agency felt that there was enough information on file that had been submitted through the normal process that they could make a decision.

There was a public hearing on the Central Western conveyance. As I mentioned earlier, the decision to hold a public hearing rests with the members of the agency, and we provide the advice on it.

Senator Graham: Thank you, Mr. Chairman. I may want to come back.

The Chairman: Senator Molgat.

Senator Molgat: Your only interest is in railway lines per se? You are not interested in the other assets of CN, whether it is hotels or trucking operations, is that correct?

Mr. Thurston: With respect to conveyances, the railway that is selling the line provides the notice of its agreement to the agency. So if the agreement includes other issues beyond the transfer of the line specifically, that forms part of the issue before the agency.

Senator Molgat: Were you involved, for example, in the trucking operations in Ontario?

Mr. Thurston: No.

Senator Molgat: All right. Thank you.

The Chairman: Senator Oliver.

Senator Oliver: Earlier in the morning, Senator Graham was asking CN about the difference between leasing and selling. I notice in section 158 of the NTA that a railway company may enter into an agreement with any other company to sell, lease or in any other way convey. So lease is one of the terms there. Mr. Blackwell said pretty clearly here this morning that CN has not considered the possibility of a lease. He made that very clear.

I am wondering if there have, in fact, been applications before you of leasing and, if so, if you have any special criteria you look to, particularly in relation to the public interest when it is an application for lease and not sale.

[Traduction]

Le sénateur Graham: Je vous compte parmi mes amis, sénateur MacDonald, et je me réjouis que vous utilisiez ce mot.

M. Thurston: Comme je l'ai déjà dit, mon rôle consiste à conseiller les membres de l'Office qui doivent décider notamment s'il y a lieu de tenir des audiences publiques. Par conséquent, si la cession en question suscite beaucoup d'intérêt et d'inquiétude de la part du public, les conseils que nous donnons aux membres de l'Office en tiennent compte. Donc, si un sujet intéresse particulièrement l'opinion publique ou s'il s'agit d'un précédent, d'un cas très controversé, les membres de l'Office en tiennent compte pour prendre leur décision.

Le sénateur Graham: Avez-vous tenu des audiences publiques pour la vente de la ligne Goderich-Exeter?

M. Thurston: Non.

Le sénateur Graham: Pourquoi? Vous l'a-t-on demandé?

M. Thurston: Je ne me souviens pas si cela nous a été demandé, mais les membres de l'Office ont estimé que le dossier soumis dans le cadre de la procédure normale contenait suffisamment de renseignements pour leur permettre de prendre une décision.

Il y a eu une audience publique au sujet de la cession du chemin de fer Central Western. Comme je l'ai déjà dit, ce sont les membres de l'Office qui décident de tenir ou non une audience publique, sur nos conseils.

Le sénateur Graham: Merci, monsieur le président. J'aurai peut-être d'autres questions plus tard.

Le président: Sénateur Molgat.

Le sénateur Molgat: L'Office s'intéresse uniquement aux chemins de fer comme tels. Vous ne vous intéressez pas aux autres biens du CN, qu'il s'agisse des hôtels ou de ses services de camionnage, n'est-ce pas?

M. Thurston: En ce qui concerne les cessions, la compagnie de chemin de fer qui vend la ligne dépose auprès de l'Office un avis de contrat de vente. Si le contrat de vente comprend d'autres biens que la cession de la ligne proprement dite, cela fait partie du dossier soumis à l'Office.

Le sénateur Molgat: Avez-vous joué un rôle en ce qui concerne les services de camionnage en Ontario, par exemple?

M. Thurston: Non.

Le sénateur Molgat: Très bien. Merci.

Le président: Sénateur Oliver.

Le sénateur Oliver: Au début de la matinée, le sénateur Graham a demandé au CN quelle était la différence entre le bail et la vente. J'ai remarqué, à l'article 158 de la LNT, qu'une compagnie de chemin de fer peut conclure une entente avec une autre compagnie pour vendre, louer ou céder un chemin de fer. Par conséquent, la location est prévue dans la Loi. M. Blackwell a dit très clairement ici ce matin que le CN n'avait pas envisagé la possibilité d'une location. Il a été très clair sur ce point.

Je me demande si vous avez reçu des demandes de location et, dans l'affirmative, si vous avez des critères particuliers à examiner, surtout en ce qui concerne l'intérêt public,

[Text]

Mr. Thurston: There has been one case recently that involved a lease arrangement. I believe it was with CP and the Guelph Junction Railway. In answer to whether there were any specific criteria, again each case goes on its own merits and no two cases are similar in that regard. The agency does not have specific criteria with respect to leases versus sale or any other transfer. Each case is handled separately and basically on its own merits.

Senator Oliver: Am I correct in assuming, however, that if it were a lease arrangement as opposed to a sale your agency would remain involved as a monitoring agency?

Mr. Thurston: That is somewhat of a legal type of question. I hesitate to answer that.

Senator Oliver: Perhaps you should ask Senator Graham.

Mr. Thurston: Maybe I could just defer that and we could get a response from our legal department on that if you wish, Mr. Chairman.

Mr. Parry: Just to be fair on that question, if the arrangement was a lease, would we retain the same jurisdiction as we have today.

Senator Oliver: Yes, now. Thank you.

The Chairman: You attribute the apathy or the slowness of this shortline phenomena spreading into Canada since the act was passed to the stringency of the companies, CN and CP, and the criteria that they established. You give the impression that it is a bit of a safeguard.

Mr. Thurston: It would appear so, yes.

The Chairman: By the time this is all over, we will be experts on trains and shortlines, and we will be dining out on it. But Senator Graham touched on the point this morning when he said that we may be getting into something which will really be an epidemic in Canada, namely, a rash of sales of certain mileage of track. The United States have only been at this for 20 years, have they not? We will know more about this later, but over 25 percent of the entire trackage in the United States of America is shortline. You give the impression that the reason it has been slow getting off the ground in Canada is because of the stringency of the sales criteria.

Mr. Parry: In addition, there was a landmark case in Central Western concerning its labour agreements. That has now been resolved—which is why many shortline roads have gone to provincial jurisdiction, namely, because of the labour agreements. In addition, that was also a contributor, although I suspect that CN or CP could answer this question with much more authority than we could.

Senator Stewart: My question relates to the written text of the brief. There are sentences on page 5 with which I have difficulty. For example:

The Government also had a desire—

[Traduction]

lorsqu'une compagnie demande à louer plutôt qu'à vendre une ligne de chemin de fer.

M. Thurston: Il y a eu récemment un cas de bail. Je crois que c'était dans le cas du CP et du chemin de fer de Guelph Junction. Quant à savoir si nous avons des critères précis, nous examinons chaque cas individuellement et il n'y a pas deux cas semblables. Pour la location, l'Office n'applique pas de critères différents de ceux qui s'appliquent à la vente ou à toute autre forme de cession. Nous examinons chaque cas individuellement.

Le sénateur Oliver: Néanmoins, ai-je raison de croire que si la ligne était simplement louée, l'Office continuerait à jouer le rôle d'organisme de surveillance alors que ce n'est plus le cas s'il y a vente?

M. Thurston: C'est une question juridique à laquelle j'hésite à répondre.

Le sénateur Oliver: Peut-être devriez-vous la poser au sénateur Graham.

M. Thurston: Je pourrais peut-être en prendre note et demander à notre service juridique de vous répondre, si vous le désirez, monsieur le président.

M. Parry: Pour être sûr que j'ai bien noté votre question, vous voulez savoir si en cas de location, notre compétence resterait la même qu'aujourd'hui.

Le sénateur Oliver: Oui. Merci.

Le président: Vous attribuez la lenteur avec laquelle les réseaux secondaires se répandent au Canada depuis l'adoption de la Loi à la rigueur des critères établis par le CN et le CP. Vous laissez entendre qu'il s'agit de garanties.

M. Thurston: Il semble que ce soit le cas.

Le président: Quand nous en aurons fini avec cette question, les trains et les réseaux secondaires n'auront plus de secret pour nous. Le sénateur Graham a mis le doigt sur le problème ce matin en disant que nous risquions de voir le phénomène se répandre comme une traînée de poudre au Canada. Autrement dit, qu'on allait se mettre à vendre des tronçons de voie à qui mieux mieux. Les États-Unis n'ont commencé ce genre de cession que depuis 20 ans, n'est-ce pas? Nous en saurons plus à ce sujet plus tard, mais plus de 25 p. 100 des chemins de fer des États-Unis sont des réseaux secondaires. Vous laissez entendre que si le phénomène a été lent à démarrer au Canada c'est à cause de la rigueur des critères régissant les ventes.

M. Parry: De plus, Central Western a établi un précédent en ce qui concerne les conventions collectives. La question a été réglée et c'est pourquoi de nombreux réseaux secondaires ont préféré relever des autorités provinciales. C'est à cause des conventions collectives. Cela a été également un facteur même si le CN ou le CP serait sans doute mieux placé que moi pour répondre à cette question.

Le sénateur Stewart: Ma question concerne votre mémoire écrite. À la page 5 il y a certaines phrases que j'ai du mal à comprendre. Par exemple:

Le gouvernement voulait aussi . . .

[Text]

Here I interject by adding, "at the time the National Transportation Act was made in 1987". The sentence then continues:

... to reduce the amount of subsidies being paid to railway companies whose lines were retained in the public interest, something that was more common until the beginning of 1988.

Under the NTA of 1987, the abandonment of the operation of railway lines is required in circumstances where the operation of a line is determined to be uneconomic, with no prospect of it becoming economic. Only when a line fails one of these tests does the NTA of 1987, permit the agency to consider the public interest in deciding whether or not the operation of a line should be abandoned. If the line is retained in operation, the operator is subsidized for its losses.

We are dealing here with the amount of subsidies paid to railway companies where lines are retained in the public interest. We are told that only when a line fails a test—and there are more than one—does the act permit the agency to consider the public interest. What are these tests? You say "only when a line fails one of these tests"—the word "tests" is plural. What are these tests?

Mr. Thurston: Prior to the National Transportation Act, 1987, the abandonment procedures were basically dealt with. Carriers would bring applications for abandonment. The Canadian Transport Commission's criteria, in dealing with those applications for abandonment, was one of a public interest test. If the line was required to be retained in the public interest, it was retained and a subsidy would be paid thereafter.

With the introduction of the new act the policy with respect to retention somewhat changed. The test was now one of economics first and then public interest second. Therefore, if a line was considered to be uneconomic with no possibility of becoming economic in the foreseeable future it had to be ordered abandoned. The agency was not permitted to consider any public interest aspects for retention of that line. Only when the line is economic, has been shown to be economic, or has the possibility of becoming economic in the foreseeable future, does the agency have the ability to look at the public interest considerations.

Senator Stewart: I am beginning to see the answer now. It seemed to me that in the first part of the sentence we were told of what one of the tests was, then in the second part of the sentence we were told that there is more than one test. Let me read it again, because I want to go back and make sure that I have it correct. The paragraph reads:

Under the NTA of 1987, the abandonment of the operation of railway lines is required in circumstances where the operation of a line is determined to be uneconomic, with no prospect of it becoming economic.

I gather that what you are saying is that there are really two tests there: first, it is not now economic; and, second, it has no prospects of becoming economic.

[Traduction]

Et j'ajouterais ici «quand la *Loi nationale sur les transports* a été adoptée en 1987». La phrase dit ensuite:

... réduire le montant des subventions versées aux compagnies de chemin de fer dont les lignes ont été conservées dans l'intérêt public, situation qui était plus fréquente jusqu'au début de 1988.

En vertu de la LTN 1987 il faut procéder à l'abandon des lignes de chemin de fer jugées non rentables et qui n'ont aucune chance de la devenir. Ce n'est que lorsqu'une ligne échoue à un de ces tests que la LNT de 1987 permet à l'Office de considérer l'intérêt public pour décider s'il faut abandonner l'exploitation de la ligne. Si l'exploitation de la ligne est poursuivie, l'exploitant recevra une subvention pour ses pertes.

Il est question ici des subventions versées aux compagnies ferroviaires dont les lignes sont maintenues dans l'intérêt public. Vous nous dites que c'est seulement lorsqu'une ligne ne répond pas aux critères—et il y en a plusieurs—que la Loi autorise l'Office à tenir compte de l'intérêt public. Quels sont ces critères? Vous employez ce mot au pluriel. En quoi consistent les critères en question?

M. Thurston: Avant l'adoption de la Loi nationale sur les transports de 1987, la procédure d'abandon était assez simple. Les transporteurs déposaient une demande d'abandon. La Commission canadienne des transports examinait ces demandes en fonction de certains critères dont l'un était l'intérêt public. S'il fallait maintenir la ligne dans l'intérêt public, elle était maintenue en place et l'exploitant recevait une subvention.

Depuis l'adoption de la nouvelle Loi, la politique à cet égard a quelque peu changé. Le premier critère est la rentabilité et le deuxième l'intérêt public. Par conséquent, si une ligne est jugée non rentable et sans aucune chance de devenir rentable dans un avenir prévisible, on doit ordonner son abandon. L'Office n'est pas autorisé à tenir compte de l'intérêt public pour le maintien de cette ligne. C'est seulement lorsque la ligne est rentable ou qu'elle présente la possibilité de le devenir dans un avenir prévisible que l'Office peut tenir compte de l'intérêt public.

Le sénateur Stewart: Je commence à comprendre. J'ai l'impression que dans la première partie de la phrase on nous dit quel est l'un des critères appliqués et, dans la deuxième partie, qu'il y a plusieurs critères. Je vais relire la phrase car je veux être certain d'avoir bien compris. Voici ce que vous dites:

En vertu de la LNT de 1987, il faut procéder à l'abandon de l'exploitation des lignes de chemin de fer jugées non rentables et qui n'ont aucune chance de le devenir.

Si j'ai bien compris, vous dites qu'en fait vous appliquez deux critères: premièrement, la ligne n'est pas rentable pour le moment et, deuxièmement, elle n'offre aucune promesse de rentabilité.

[Text]

Mr. Thurston: That is correct.

Senator Stewart: So what you are saying is that if you have a line of railway that is not economic now, and that there is no prospect that can be detected of it becoming economic, the question of public interest cannot be raised.

Mr. Thurston: That is correct.

Senator Stewart: Public interest never prevails over a situation where a line of railway is now uneconomic and has no prospect of becoming economic.

Mr. Thurston: If it is now uneconomic and has no prospect of becoming economic, the public interest tests do not enter into it. Only when the line has been determined to be economic presently, or determined to be uneconomic presently but has a potential to become economic, can the agency consider issues in the public interest.

The Chairman: We are getting the impression from CN's testimony and yours that in the case of a sale—I am not talking about abandonment now but in a sale—there are no fairy godmothers, no guarantees, nothing. Only the Governor in Council can say, "Forget that railroad; we will pay you to run it." Otherwise there are no guarantees.

Mr. Thurston: Guarantees that the line will stay in existence?

The Chairman: Yes. In perpetuity, whatever, if it fails.

Mr. Parry: That is fair to say.

The Chairman: Yes. Because running through all the briefs that we will get in the next few days, all of them want guarantees. They are stating "it is ours by right." Someone has to keep running it; what happens if they go broke? But there are no guarantees, are there?

Mr. Parry: No.

The Chairman: That you know of?

Mr. Parry: No.

Senator Forrestall: But the amount of subsidies are worth withdrawing at that stage.

The Chairman: No. I am talking about the sale of a piece of track and the person who buys it, for whatever reason, is going broke—for example, bad times. What happens? Who steps in? Who takes over as a matter of a guarantee? And there is not one.

Mr. Thurston: That is correct. Those issues were raised in the Central Western case, namely financial stability of the acquiring carrier. The agency had to address those issues and certainly its comments are set out in that decision. If I remember correctly, I think the agency did use that terminology that there are no guarantees. So you are quite correct in that assessment.

Senator Molgat: But on that point, is the result not that we are removing the national involvement? At the moment, if there is trouble with that line we look to the national government to protect it, to do something about it. Once it becomes a purely provincial responsibility, suppose it goes broke ex-Premier Buchanan? What would Nova Scotia do if that line

[Traduction]

M. Thurston: C'est exact.

Le sénateur Stewart: Par conséquent, si une ligne n'est pas rentable et si elle n'a aucune chance de le devenir, vous ne pouvez pas faire valoir l'intérêt public.

M. Thurston: C'est exact.

Le sénateur Stewart: L'intérêt public ne l'emporte jamais lorsqu'un chemin de fer n'est pas rentable et n'a aucune chance de le devenir.

M. Thurston: S'il n'est pas rentable et n'a aucune chance de le devenir, l'intérêt public n'entre pas en jeu. C'est seulement lorsque la ligne est jugée rentable ou lorsqu'elle présente un potentiel de rentabilité que l'Office tient compte de l'intérêt public.

Le président: D'après votre témoignage et celui des représentants du CN, il semble que, en cas de vente—je ne parle pas d'abandon, mais bien de vente—il n'y ait pas de bonne fée, aucune garantie, rien du tout. Seul le gouverneur en conseil peut déclarer: «Oubliez ce chemin de fer; nous vous paierons pour l'exploiter.» Autrement, il n'existe aucune garantie.

M. Thurston: Vous voulez dire des garanties que la voie restera en service?

Le président: Oui. A tout jamais, même si c'est un fiasco.

M. Parry: Vous avez raison.

Le président: Oui. En effet, à en juger d'après tous les mémoires que nous allons entendre ces prochains jours, tous les intéressés veulent des garanties. Ils disent que cela leur appartient de plein droit. Quelqu'un doit continuer à exploiter la voie. Que se passera-t-il s'ils font faillite? Mais il n'existe aucune garantie, n'est-ce pas?

M. Parry: Non.

Le président: Du moins à votre connaissance?

Mr. Parry: Non.

Le sénateur Forrestall: Mais le montant des subventions justifie un retrait à ce moment-là.

Le président: Non. Je parle de la vente d'un tronçon de voie ferrée, au cas où l'acheteur fasse faillite pour une raison ou une autre, par exemple parce que les temps sont durs. Que se passe-t-il? Qui intervient? Qui est là pour offrir une garantie? Il n'y a personne.

M. Thurston: C'est exact. Dans l'affaire du Central Western, on a justement soulevé ces questions, à savoir la stabilité financière du transporteur acheteur. L'office doit examiner ces questions et faire les observations qui s'imposent en rendant sa décision. Si ma mémoire est bonne, l'office a déclaré qu'il n'existe aucune garantie. Vous avez donc raison de le dire.

Le sénateur Molgat: A cet égard, cela ne signifie-t-il pas que le gouvernement fédéral se retire de ce secteur? A l'heure actuelle, si une ligne ferroviaire est en difficulté, le gouvernement fédéral est tenu de lui venir en aide. Une fois qu'elle tombe sous la compétence exclusive de la province, supposez que cela entraîne la faillite de l'ex-premier ministre Bucha-

[Text]

were in trouble? Would there not be immense pressure on the province to do something about it then? The pressure would no longer be on the federal government, the pressure would come on the province. That is where there is a major shift here in responsibility from the national government to the provincial governments. The realities of politics is that you would have a tough time within a province if it were a purely provincial line.

Senator Stewart: I wish to follow up on Senator Molgat's question.

Senator Buchanan: We will do the right thing by the people.

Senator Frith: That is right, for the public interest.

Senator Stewart: The implication of Senator Molgat's question and the answer given thereto is that, as far as the national government is concerned, public interest comes into play only if market forces have been satisfied, with the consequence that in suitable circumstances it will be the provincial governments that hereafter will be concerned for the public interest in the transportation field.

Senator Molgat: Right, and they will be under public pressure.

Senator Frith: Further to that, I did a bit of work before the Ontario Transportation Commission, dealing mostly with trucking. That even dealt with federal jurisdiction because under the *Winner* case there had been a delegation of administration with respect to inter-provincial trucking to the provincial boards if they wanted to do that. But there was an overriding concern that we always came back to and it resembles—though it seems a remote analogy—the business of the custody of children. No matter how you read through it, it always comes back to the welfare of the child. In the same fashion, in our discussions, the overriding principle always in those hearings was public convenience and necessity, as I recall it. I was not always satisfied that it was properly applied, but there was not any question of saying that it was irrelevant. That still applies for trucking, including inter-provincial trucking, I take it.

One gets the feeling that the way we are headed is that, as far as highways and trucking are concerned, public convenience and necessity is important. The structure of our transportation system is such that highways and railways are obsolete in a sense. One gets that feeling. Even when they are marginally profitable, we will have to close them down. In fact, in the presentation given by the witness from CN, he talked about the pressure of trucking. But even with something like the test, which is public convenience and necessity, we apply that still to trucking because I guess we feel that the important form of transportation is highways, motor vehicles and trucking rather than rail.

A lot of Canadians are depressed about that because they see everyone else everywhere else in the world apparently doing a wonderful job with rail. We are always looking

[Traduction]

nan? Que ferait la Nouvelle-Écosse si cette voie était en difficulté? N'exercerait-on pas d'énormes pressions sur le gouvernement provincial pour qu'il intervienne? Ce ne serait plus le gouvernement fédéral, mais bien la province qui devrait faire quelque chose. C'est pourquoi cela représente un énorme transfert de responsabilité entre le gouvernement national et les gouvernements provinciaux. En réalité, si la voie appartient exclusivement à la province, celle-ci risque de se trouver en sérieuses difficultés.

Le sénateur Stewart: Je voudrais faire suite à la question du sénateur Molgat.

Le sénateur Buchanan: Nous ferons ce qu'il convient de faire pour la population.

Le sénateur Frith: C'est exact, dans l'intérêt public.

Le sénateur Stewart: Il ressort de la question du sénateur Molgat et de la réponse du témoin que, pour ce qui est du gouvernement national, l'intérêt public n'entre en jeu que si les forces du marché se sont exercées librement; autrement dit, dans les conditions voulues, ce seront les gouvernements provinciaux qui par la suite devront se préoccuper de l'intérêt public dans le domaine des transports.

Le sénateur Molgat: C'est exact, et la population fera pression sur eux.

Le sénateur Frith: Qui plus est, j'ai effectué une étude à la Commission des transports de l'Ontario, laquelle portait principalement sur le camionnage. Il y était même question de la compétence fédérale puisque, en vertu de l'affaire *Winner*, la responsabilité du camionnage interprovincial avait été confiée aux commissions provinciales des transports désireuses de s'en occuper. Mais il y avait une préoccupation prédominante qui revenait toujours sur le tapis—un peu comme dans une affaire de garde d'enfants, même si l'analogie semble un peu lointaine. Quelle que soit la façon dont on voit les choses, on en revient toujours au bien-être de l'enfant concerné. Or, pendant la discussion, le principe de la nécessité et de la commodité du public venait toujours en tête des préoccupations au cours de ces audiences, si je m'en souviens bien. Ce principe n'était pas toujours appliqué à bon escient, à mon avis, mais il n'était pas question de le déclarer irrecevable. Il s'applique encore au camionnage, y compris au camionnage interprovincial, d'après ce que je sais.

On a toujours l'impression que, pour ce qui est du réseau routier et du camionnage, le principe de la nécessité et de la commodité du public est important. Notre système de transport se fonde sur le réseau routier et le chemin de fer est désuet d'une certaine façon. C'est l'impression qu'on a. Même lorsque les lignes ferroviaires sont rentables—même très légèrement—il nous faut les fermer. En fait, dans son exposé, le témoin du CN a parlé de la vive concurrence qu'exerce le camionnage. Toutefois, le critère de la nécessité et de la commodité du public continue de s'appliquer au camionnage car nous nous rendons compte que le transport routier et le camionnage l'emportent sur le chemin de fer.

Cela démoralise de nombreux Canadiens qui constatent que, dans tous les autres pays du monde, les chemins de fer sont très rentables. Nous regardons toujours autour de nous et nous

[Text]

around, seeing these wonderful rail transportation systems everywhere in the world and then we say, "Let's see what is happening in my home country. What is happening there? We are closing down railway lines." Even when it is marginally profitable we cannot carry on with it any more. Give up and pull up and let the truckers do it all. That may be an excessively poetic way of putting the feeling, but it is a feeling that is shared by a lot of Canadians, namely, that the national priority is not rail. We just keep getting example after example of it, and here is another one now today.

Can you say anything about policy in that connection?

Mr. Parry: The NTA does not deal with policy, the following witnesses are from Transport Canada; they may be able to help.

Senator Frith: Are we to hear from them?

The Chairman: Yes.

Senator Frith: Good.

Senator Forrestall: I would appreciate it if you are in a position to answer this—perhaps other members might as well—to give some indication of the mix that makes up total revenues of this; in other words, the mix that is contributed by indirect or other subsidy. Can you shed any light on that 100 percent of the revenue? Can you give us some indication? CN had undertaken to try to help us in this vein, but we thought perhaps you might be able to do so also.

Mr. Parry: I do not think we would be in receipt of that because, so far, CN has not filed anything with us—certainly not to my knowledge. If CN wants our assistance on it, we would obviously be willing to help in that respect.

Senator Forrestall: That is fair enough.

The Chairman: The act is up for review this year, is it not?

Mr. Thurston: Yes it is.

The Chairman: What form will that review take?

Mr. Thurston: The Governor in Council recently appointed a panel that would be responsible for reviewing the act. The National Transportation Agency is not a member of that panel, but it has one year from January 31 to put its report before the Minister of Transport regarding the review of the legislation, the National Transportation Act.

Senator Stewart: I recall the time this and a related act were before the Senate and an amendment was made requiring a report on truck-related highway accidents. The government was cautious in accepting this amendment because it felt that the statistics would be within provincial purview and not available to federal agencies. Nevertheless, something was done, and I have forgotten precisely what. I think there was to be an annual report. Does your agency see that report, prepare it?

[Traduction]

voyons les merveilleux réseaux de transport ferroviaire des autres pays du monde, ce qui nous pousse à nous dire: «Voyons ce qui se passe chez nous. Nous fermons les voies de chemin de fer.» Même lorsqu'elles sont un petit peu rentables, nous ne pouvons plus les exploiter. Nous préférons abandonner et laisser tout le marché aux camionneurs. C'est peut-être une façon très poétique de l'exprimer, mais c'est un sentiment que partagent un grand nombre de Canadiens qui ont l'impression que le chemin de fer n'est pas une priorité nationale. Nous en avons des exemples répétés, et la question à l'étude aujourd'hui n'en est qu'un de plus.

Que pensez-vous de la politique relative à cette question?

M. Parry: L'ONT ne s'occupe pas de politique. Les témoins suivants, qui représentent Transports Canada, pourront peut-être vous aider.

Le sénateur Frith: Allons-nous les entendre?

Le président: Oui.

Le sénateur Frith: Très bien.

Le sénateur Forrestall: Si vous êtes en mesure de répondre à cette question—d'autres témoins pourront peut-être le faire également—j'aimerais que vous nous donniez une idée de la composition des recettes totales de ce secteur; autrement dit, quelle proportion découle des subventions indirectes ou autres. Pourriez-vous nous dire quelle partie de vos recettes cela représente? En avez-vous une idée? Les représentants du CN se sont engagés à nous fournir ces renseignements, mais nous pensions que vous pourriez peut-être le faire également.

M. Parry: Je ne pense pas que nous recevions ce genre de renseignements car, jusqu'ici, le CN ne nous a communiqué aucun document—du moins pas à ma connaissance. Si le CN nous le demande, nous serons entièrement disposés à lui venir en aide, cela va sans dire.

Le sénateur Forrestall: C'est bien.

Le président: La loi doit faire l'objet d'un examen cette année, n'est-ce pas?

M. Thurston: En effet.

Le président: En quoi consistera cet examen?

M. Thurston: Le gouverneur en conseil a nommé dernièrement un groupe de travail chargé d'examiner la loi. L'Office national des transports n'est pas représenté au sein de ce groupe, lequel dispose d'un an, à compter du 31 janvier prochain, pour présenter son rapport au ministre des Transports suite à l'examen de la Loi nationale sur les transports.

Le sénateur Stewart: Je me rappelle l'époque où le Sénat examinait cette loi et une loi connexe et où un amendement avait été proposé en vue d'exiger un rapport sur les accidents de la route liés au camionnage. Le gouvernement a accepté cet amendement avec beaucoup de réticence car il pensait que les statistiques étaient du ressort des provinces et inaccessibles aux organismes fédéraux. Néanmoins, des mesures ont été prises mais je ne me souviens plus lesquelles exactement. Je pense que l'on devait présenter un rapport annuel. L'Office a-t-il accès à ce rapport ou participe-t-il à sa préparation?

[Text]

Mr. Thurston: The agency produces an annual review report on the effective changes that were made in the National Transportation Act. I am not one hundred per cent familiar with what you might be after from a trucking point of view. Again, I could certainly try and find that information out. Our role on an annual basis is to provide a report to the Minister of Transport on the effect of the changes to the National Transportation Act on shippers and carriers since 1988 when it was enacted.

Senator Stewart: As I recall, we were concerned with the increased ease with which potential truck carriers could have access to the highways. It was argued that in the United States there had been a rash of accidents attributable to deregulation. As I recall, the committee pressed for some record as to what happened in Canada as a consequence of deregulation of the trucking industry. That is relevant to our present concern because we heard earlier about the impact of increased trucking on CN's problem in eastern Nova Scotia.

Mr. Parry: Senator, the regulation of trucking does not fall under the National Transportation Agency. However, following us are representatives of Transport Canada who may have that information. If not, we would be pleased to try and dig it out wherever it may be, but it certainly is not with us.

Senator Graham: You talked about the conditions under which you would hold a hearing. If you had refused because the appropriate conditions were not present and then received a call from the Minister of Transport after you had made the decision not to hold a hearing, would you hold a hearing?

Mr. Parry: Certainly, it is not for me to comment on calls from the Minister of Transport to our members. There are provisions in the legislation which bar the minister from dealing with the agency on any one specific point. He can issue general instructions but certainly not specific instructions. I certainly have no answer because I do not believe it would ever happen.

Senator Frith: Any time there is a suggestion to sell any rail in the area of Cape Breton, you must have a hearing and that would be all right?

Mr. Parry: We are an independent, quasi-judicial body and our members make the decisions as to what hearings will be held. Our only job is to advise.

Senator Graham: There is a precedent in Quebec established now where the government ordered you to reverse your decision.

Mr. Parry: That is the Governor in Council and that is part of the process. The Governor in Council has the right to overturn any agency decision, but certainly that was not done by a phone call.

Senator Graham: The act comes up for review. Ordinary laymen such as myself—not lawyers—examine the act, and after hearing testimony and with all your experience and the examination of the act, would you agree there are some holes,

[Traduction]

M. Thurston: L'Office publie un rapport d'examen annuel sur les modifications concrètes apportées à la Loi nationale sur les transports. Je ne connais pas suffisamment bien le dossier pour répondre précisément à votre question au sujet du camionnage. Là encore, je pourrais me renseigner. Chaque année, l'Office est tenu de présenter un rapport au ministre des Transports sur l'incidence que les modifications apportées à la Loi nationale sur les transports ont eue sur les expéditeurs et les transporteurs depuis son entrée en vigueur, en 1988.

Le sénateur Stewart: Si je m'en souviens bien, nous étions préoccupés par le fait que les camionneurs avaient de plus en plus facilement accès à nos grand-routes. On disait que, aux États-Unis, il y avait de plus en plus d'accidents attribuables à la déréglementation. Le comité avait alors insisté pour obtenir des renseignements sur la situation au Canada à la suite de la déréglementation du camionnage. Cette question est tout à fait pertinente dans le cadre de notre discussion puisque nous avons entendu parler plus tôt des problèmes auxquels le CN est confronté, dans l'est de la Nouvelle-Écosse, en raison de la prédominance du camionnage.

M. Parry: Sénateur, la réglementation du camionnage ne relève pas de l'Office national des transports. Toutefois, les témoins suivants qui représentent Transports Canada pourront peut-être vous fournir ce renseignement. Au cas contraire, nous ferons volontiers les recherches nécessaires pour nous renseigner, mais cela n'est absolument pas de notre ressort.

Le sénateur Graham: Vous avez parlé des conditions dans lesquelles se tenait une audience. Si vous aviez refusé parce que les conditions voulues n'étaient pas réunies et que vous receviez un appel du ministre des Transports après avoir décidé de ne pas tenir d'audience, changeriez-vous d'avis?

M. Parry: Il ne m'appartient pas de parler des appels que les membres de l'Office reçoivent du ministre des Transports. Certaines dispositions de la loi empêchent le ministre de traiter directement avec l'Office pour une question précise. Le ministre peut donner des consignes générales, mais absolument aucun ordre précis à l'Office. Je n'ai rien à répondre à cette question car le cas ne se présentera sans doute jamais.

Le sénateur Frith: Chaque fois qu'il est proposé de vendre une voie dans la région du Cap-Breton, vous devez tenir une audience et cela suffit?

M. Parry: Nous sommes un organisme quasi judiciaire indépendant et nos membres prennent les décisions quant aux audiences. Notre seul rôle est celui de conseiller.

Le sénateur Graham: Il existe désormais un précédent au Québec où le gouvernement vous a donné l'ordre de revenir sur votre décision.

M. Parry: Il s'agit du gouverneur en conseil et c'est prévu dans le processus. Le gouverneur en conseil a le droit de rejeter une décision prise par l'Office, mais cela ne s'est certainement pas fait par appel téléphonique.

Le sénateur Graham: La loi va faire l'objet d'un examen. Étant donné que ce sont des profanes comme moi—et non des juristes—qui examinent la loi, après avoir entendu des témoignages et compte tenu de toute votre expérience dans ce domaine, convenez-vous qu'il y a des échappatoires, des lacu-

[Text]

some missing links with respect to defence mechanisms that have to be filled?

Mr. Parry: I would suggest that the act made a great quantum leap. There was a 30-year gap between the National Transportation Acts and I suspect that, like any legislation, it could be improved. Generally, it has worked very well. There are obviously areas that, on reflection, the government may wish to do further investigation on and may wish to change. We are not part of that review process, understandably.

Senator Graham: You mentioned at the outset that you had nine full time and six temporary members of the board.

Mr. Parry: They are members appointed by the Governor in Council.

Senator Graham: What is the full staff complement?

Mr. Parry: The staff of the agency?

Senator Graham: Yes.

Mr. Parry: Approximately 450.

Senator Graham: Could we have a list of the full time and temporary board members?

Mr. Parry: Certainly.

The Chairman: Thank you, Mr. Parry and Mr. Thurston.

The next witnesses are from Transport Canada. Ms. Moya Greene is Assistant Deputy Minister, Policy and Coordination. Policy and coordination of what, Ms. Green?

Ms. Moya Greene, Assistant Deputy Minister, Policy and Coordination, Transport Canada: Policy and coordination of various aspects of transportation, senator, including all modes: marine, rail, truck and air. It means that I do not have operational responsibilities.

The Chairman: Perhaps you could introduce your colleagues.

Ms. Greene: Yes, I would be pleased to. On my right is Ralph Jones and on my left is Michel Caron. My colleagues are here with me to offer the specialized knowledge which you and other members of the committee may require.

The Chairman: You have no written submission?

Ms. Greene: No, I do not, senator.

The Chairman: Do you have any opening comments?

Ms. Greene: If the committee would allow me a couple of minutes, I have a few opening comments by way of instruction.

First, Mr. Chairman and honourable senators, we are very pleased to be here this morning to discuss the Sydney-Truro line. We hope that we can assist you in any way. I thought it may be helpful for you to have a brief view of our understanding of the parliamentary position with respect to lines such as the Sydney-Truro line. In fact, that is set out in the National Transportation Act, albeit a little implicitly, first in the objective section that, as much as possible, the attempt is to regulate transportation through market forces. That is not a departure

[Traduction]

nes qu'il convient de combler relativement aux mécanismes de protection?

M. Parry: Je pense que la loi a fait un grand bond en avant. Il y avait 30 ans que la Loi nationale sur les transports n'avait pas été modifiée et je suppose que, comme dans n'importe quel autre domaine des améliorations s'imposaient. En général, les résultats ont été très bons. Il y a de toute évidence certains secteurs dans lesquels, réflexion faite, le gouvernement pourra approfondir son étude et apporter d'autres changements. Il va sans dire que nous ne participons pas à ce processus d'examen.

Le sénateur Graham: Vous avez dit au début que l'Office comptait neuf membres à plein temps et six membres provisoires.

M. Parry: Certains membres sont nommés par le gouverneur en conseil.

Le sénateur Graham: A combien se monte l'effectif total?

M. Parry: L'effectif de l'Office?

Le sénateur Graham: Oui.

M. Parry: A environ 450 personnes.

Le sénateur Graham: Pourrions-nous obtenir une liste des membres à plein temps et temporaires?

M. Parry: Bien sûr.

Le président: Merci, monsieur Parry et monsieur Thurston.

Les témoins suivants représentent Transports Canada. M^{me} Moya Greene est sous-ministre adjoint, Politiques et coordination. A quel secteur êtes-vous affectée, madame Greene?

Mme Moya Greene, sous-ministre adjoint, Politiques et coordination, Transports Canada: Je m'occupe de la politique et de la coordination de divers aspects du transport, pour tous les modes, sénateur: maritime, ferroviaire, routier et aérien. Autrement dit, je n'ai aucune responsabilité opérationnelle.

Le président: Vous pourriez peut-être nous présenter vos collègues.

Mme Greene: Volontiers. A ma droite se trouve Ralph Jones et à ma gauche, Michel Caron. Mes collègues m'accompagnent aujourd'hui pour vous fournir, à vous et à vos collègues du Comité, tous les détails techniques dont vous pourrez avoir besoin.

Le président: Vous n'avez pas de mémoire écrit?

Mme Greene: Non, sénateur.

Le président: Avez-vous des remarques liminaires à faire?

Mme Greene: Si le Comité m'accorde quelques minutes, je voudrais vous fournir brièvement quelques explications.

Tout d'abord, monsieur le président et honorables sénateurs, nous sommes très heureux de comparaître ce matin pour discuter de la voie reliant Sydney à Truro. Nous espérons pouvoir vous être utiles. J'ai jugé bon de vous expliquer brièvement notre interprétation de la position du Parlement à l'égard de voies comme celle qui relie Sydney à Truro. En réalité, à l'énoncé de l'objectif de la *Loi nationale sur les transports*, il est stipulé, quoique de façon implicite, que l'on doit dans la mesure du possible s'efforcer de réglementer les transports

[Text]

from the 1967 act certainly, but a reinforcement of the 1967 act.

Section 158 of the act indicates that Parliament contemplated in 1987 exactly the kind of transaction that is being proposed here in section 158. Parliament foresaw the possibility of agreements for the creation of shortline railroads. There is a clear process set out in the statute to determine whether or not such transactions ought to be approved. As part of that process, as the representatives of the National Transportation Agency indicated, the agency may, in fact, hold hearings to look into the public interest considerations of a proposed shortline operation. If the agency in its discretion chooses to go by way of a hearing, anyone may bring forward views pertaining to their sense of the public interest.

Parliament has given the agency the authority to withhold approval in the event that it is not seen to be in the public interest. Therefore, Parliament has contemplated this kind of operation and has set out a process to assess whether or not the operation ought to be approved based on public interest considerations.

I have had the pleasure, Mr. Chairman and honourable members of this committee, to read the debates that have taken place as part of this committee's deliberation and many points pertaining to the public interest have been raised in those debates. While I am certainly not a law officer of the Crown and would not presume to interpret the public interest as set out in section 158, there is at least one decision on that section, and on a reading of that section the agency seems to have interpreted the public interest to focus on exactly some of the concerns that have been raised in these deliberations.

Just by way of conclusion of these opening remarks, Mr. Chairman, it does seem that the process would allow for a complete airing of the concerns and issues that have been raised should the agency determine that the issue is one warranting a full hearing.

In addition, I thought it might be helpful to the committee to know that there has been a fair amount of research done on shortline operations, and in 200 cases that were studied very closely, it seems that 85 per cent of those operations are successful.

Senator Corbin: Are you talking Canadian or U.S.?

Ms. Greene: Those are in the U.S. senator. The research has led also to the creation of general benchmarks by which one might at least generally gain insight into the prospect for success. While I am not privy to any more information than is already on the public record about the operators in this case, it does seem that the experience levels and other factors coincide with the factors that have been brought forward in the research as indicative of likely success. As you pointed out, Mr. Chairman, there are no guarantees, but that research might be helpful to this committee and may prove reassuring. Thank you, Mr. Chairman.

[Traduction]

grâce aux forces du marché. Cela ne représente en aucun cas un changement d'orientation par rapport à la loi de 1967, mais plutôt la confirmation de l'objectif initial.

A l'article 158 de la loi, il est dit que le Parlement envisageait en 1987 exactement les mêmes transactions que celles prévues audit article. Le Parlement avait prévu la possibilité de conclure des ententes portant sur la création de chemins de fer secondaires. Un mécanisme précis est prévu dans la loi en vue de déterminer si ces transactions devraient ou non être approuvées. Dans le cadre de ce processus, comme l'ont signalé les représentants de l'Office national des transports, l'Office peut tenir des audiences pour déterminer si un projet d'exploitation de chemin de fer secondaire sert ou non l'intérêt public. Si l'Office, après avoir examiné la question, décide de tenir une audience, tous les intéressés peuvent y donner leur avis quant à leur définition de l'intérêt public.

Le Parlement a autorisé l'Office à rejeter une demande si cela nuit à l'intérêt du public. En conséquence, le Parlement a prévu ce genre de chose et établi un processus en vue d'évaluer si la demande doit être approuvée ou non en fonction de l'intérêt public.

J'ai eu le loisir, monsieur le président et honorables membres du Comité, de lire les délibérations de votre Comité, au cours desquelles on a souvent fait valoir divers arguments relatifs à l'intérêt public. Bien que n'étant pas légiste de la Couronne et ne prétendant pas interpréter l'intérêt public tel qu'énoncé à l'article 158, il y a au moins une décision concernant cet article; d'après cet article, l'Office semble avoir interprété l'intérêt public en tenant compte des mêmes préoccupations que celles qui ont été soulevées au cours de ces délibérations.

En conclusion, monsieur le président, il semble que le processus permette une discussion exhaustive des préoccupations et problèmes qui ont été soulevés, si l'Office décidait que la question justifie une audience complète.

En outre, j'ai jugé utile d'informer le Comité que l'on a effectué de nombreuses études sur les chemins de fer secondaires; sur 200 cas ayant fait l'objet d'une étude approfondie, 85 p. 100 de ces services sont rentables.

Le sénateur Corbin: Parlez-vous du Canada ou des États-Unis?

Mme Greene: Il s'agit de chemins de fer secondaires exploités aux États-Unis, sénateur. Les recherches ont également permis d'établir des points de repère à partir desquels on peut se faire une assez bonne idée des perspectives de succès. Même si je ne possède aucun renseignement autre que ceux qui sont déjà du domaine public au sujet des exploitants concernés, il semble que l'expérience et d'autres facteurs coïncident avec ceux qui ont été associés aux chances de succès, dans le cadre de ces recherches. Comme vous l'avez signalé, monsieur le président, il n'existe aucune garantie, mais ces travaux pourraient être utiles au Comité et calmer les esprits. Je vous remercie, monsieur le président.

[Text]

The Chairman: Thank you. The fact is, Ms. Greene, there is no experience in Canada with regard to an NTA decision being overturned or a public hearing with regard to the sale of a piece of track.

Ms. Greene: Yes. Central Western.

The Chairman: Yes. A public hearing, you mean.

Ms. Greene: Yes, there was a public hearing with Central Western.

The Chairman: There is no experience in the Governor-in-Council to reversing a decision of the NTA with regard to the sale of a line of track.

Ms. Greene: No, senator, that is correct. There have been, as you probably know, very few examples in Canada.

The Chairman: That is why we are breaking new ground. Senator Stewart.

Senator Stewart: Thank you, Chairman. The evidence is interesting. We were told that some 85 per cent of the shortline experiments in the U.S.A. have been financially successful. I wonder if the department has a breakdown showing how many of those lines operate almost exclusively unit trains as over against lines designed to service any offering traffic.

Ms. Greene: We can get you the numbers, as the research indicates, but it might be helpful for you to know, senator, that generally the research found that it was a mix of traffic that led towards the success of the shortline operator, a balance of traffic.

Senator Stewart: In other words, on that basis, one could not distinguish shortline operations from other railway systems, such as the CN system or CP system, which also deal with mixed traffic?

Ms. Greene: I am not sure I understand the question.

Senator Frith: A microcosm, in other words.

Senator Stewart: You have just now told us that the successful shortline operators deal with general traffic, for the most part.

Ms. Greene: It seems that was one of the success factors.

Senator Stewart: Yes. That would also be true with regard to CN and CP in Canada, for the most part. There are some places where they operate unit trains, but for the most part they, too, are in the general traffic business.

Ms. Greene: Yes.

Senator Stewart: In the United States, and that is the model which you are adducing, are these shortline companies engaged in interstate commerce? Or is it intrastate?

Ms. Greene: I am not sure, senator, if there are examples of interstate arrangements. Some of the lines are, you know, up

[Traduction]

Le président: Merci. En réalité, madame Greene, il n'est jamais arrivé au Canada qu'une décision de l'ONT soit renversée ou qu'une audience publique ait lieu au sujet de la vente d'une voie de chemin de fer.

Mme Greene: Si, dans le cas du Central Western.

Le président: Oui. Vous parlez d'une audience publique.

Mme Greene: Oui, il y a eu une audience publique au sujet du Central Western.

Le président: Il n'est jamais arrivé que le gouverneur en conseil renverse une décision de l'ONT au sujet de la vente d'une voie.

Mme Greene: Non, sénateur, vous avez raison. Les cas ont été extrêmement rares au Canada, comme vous le savez sans doute. C'est un fait.

Le président: C'est pourquoi nous avançons en terrain inconnu. Sénateur Stewart.

Le sénateur Stewart: Merci, monsieur le président. Les témoignages sont des plus intéressants. On nous dit que près de 85 p. 100 des chemins de fer secondaires ont été rentables et ils se trouvent aux États-Unis. J'aimerais savoir si le ministère a fait une ventilation du nombre de lignes qui exploitent presque exclusivement des trains unitaires par rapport à celles qui sont censées desservir la voie principale.

Mme Greene: Nous pouvons vous obtenir les chiffres, sénateur, mais il est peut-être utile de signaler que, d'après les résultats des recherches, c'est le trafic mixte, un juste équilibre entre les diverses formes de trafic qui a permis à l'exploitant de rentabiliser son service.

Le sénateur Stewart: Autrement dit, en fonction de ces résultats, il n'y a aucune différence entre l'exploitation d'un chemin de fer secondaire et d'autres réseaux ferroviaires, comme celui du CN ou du CP, qui acheminent également du trafic mixte?

Mme Greene: Je ne suis pas certaine d'avoir bien compris votre question.

Le sénateur Frith: Il s'agit d'un microcosme, en d'autres termes.

Le sénateur Stewart: Vous venez de nous dire que les exploitants de chemins de fer secondaires rentables s'occupent du transport de marchandises générales, pour l'essentiel.

Mme Greene: C'est apparemment l'un des facteurs de succès.

Le sénateur Stewart: Entendu. Il en va de même en grande partie pour les réseaux du CN et du CP au Canada. Dans certains endroits, ces compagnies exploitent des trains unitaires, mais la plupart du temps, elles acheminent aussi des marchandises générales.

Mme Greene: Oui.

Le sénateur Stewart: Aux États-Unis, que vous nous citez en exemple, ces chemins de fer secondaires s'occupent-ils du commerce inter-États? Ou uniquement dans un État donné?

Mme Greene: Je ne sais pas s'il existe des ententes inter-États, sénateur. Dans certains cas, il y a jusqu'à 300 kilomètres

[Text]

to 300 kilometers, so they could very well be interstate. I know that the Interstate Commerce Commission has done a very extensive report on shortline operations. I would have to check that for you.

Senator Stewart: I think that is important because, bearing in mind the testimony we heard earlier, there is a suggestion that provincial regulation, or a provincial regime, if I could put it that way, may well contribute to the success of a railway operation in contrast to the more difficult environment created by federal regulation. I would like to know if that would be true in the United States. It bears on the relevance of your figures as to the prospective success of shortlines in Canada.

Ms. Greene: Whether they are regulated provincially or federally?

Senator Stewart: Yes. I think perhaps "regulation" may be technically the right word, but I like the word "regime", because I want to get into the union requirements, the various agreement requirements. That seemed to be a factor in the testimony that we heard earlier from Canadian National.

Ms. Greene: I do not know the particulars of Nova Scotia rail legislation, and so I do not feel equipped today to comment on what the regulatory differences might be. In the example of Alberta, certainly there did not seem to be significant differences. Alberta passed a special piece of legislation, I believe, because its legislation was a little out of date, for the Central Western line, and on the safety side has adopted national standards. I am not sure, senator, what the differences would be.

Senator Stewart: Let me put it this way, chairman: Would the witness undertake, since she has adduced this American success story, to find out for us if in fact most or all these companies operate in intrastate commerce? It may be relevant to their rate of success.

Ms. Greene: Yes, senator, I will endeavour to do that.

Senator Stewart: Thank you.

The Chairman: The chilling statistic you just gave us is one that will occur again and again now before this committee. Fifteen per cent, your research showed, of the American shortline were failures: 85 successful, 15 not. We are only interested in the 15. Were they failures in the sense that they were complete failures, or were they ever taken over again? Did they live to fight another day? Was there somebody else that could take it over?

Ms. Greene: I have to look on a case-by-case basis, as much as we can, to go behind the research. The research certainly did indicate what were the factors that led to those failures. Some were inadequate levels of railway experience on the part of the management, the inability to find significant or sufficient financial backing, lack of expertise amongst the employees in rail operations, and certainly traffic density levels.

The Chairman: Yes.

[Traduction]

de voies, vous savez, et il est donc fort possible qu'il s'agisse de commerce inter-États. Je sais que la *Interstate Commerce Commission* a préparé un rapport très détaillé sur les chemins de fer secondaires. Je vérifierai ce renseignement pour vous.

Le sénateur Stewart: C'est important, car à en croire le témoignage que nous avons entendu plus tôt, il semble que la réglementation provinciale, ou un régime provincial, si je puis dire, contribue sans doute à la rentabilité d'un chemin de fer ferroviaire, par opposition au milieu d'exploitation difficile créé par la réglementation fédérale. Je voudrais savoir s'il en va de même aux États-Unis. C'est en rapport avec vos données relatives au succès éventuel des réseaux secondaires au Canada.

Mme Greene: Selon qu'ils sont assujettis à la réglementation provinciale ou fédérale?

Le sénateur Stewart: Oui. Le mot «réglementation» est peut-être le bon sur le plan technique, mais j'aime le terme «régime», car je voudrais parler des exigences syndicales, des obligations contractuelles. Dans leurs témoignages, les représentants du Canadien National nous ont dit que c'est un facteur qui entre en ligne de compte.

Mme Greene: Je ne connais pas les détails de la législation ferroviaire de la Nouvelle-Écosse, et je ne suis donc pas en mesure de vous parler des différents régimes de réglementation. Dans le cas de l'Alberta, il ne semble pas exister d'importantes différences. L'Alberta a adopté une loi spéciale s'appliquant à la compagnie Central Western, sauf erreur, parce que sa législation était désuète, et la province a adopté des normes nationales de sécurité. Je ne sais pas exactement en quoi consiste les différences, sénateur.

Le sénateur Stewart: Permettez-moi de reformuler ma question, monsieur le président. Puisqu'elle nous a cité l'exemple de ce succès américain, la témoin pourrait-elle s'engager à vérifier si, en réalité, la plupart ou la totalité de ces chemins de fer acheminent des marchandises à l'intérieur de l'État. C'est peut-être en rapport avec leur succès.

Mme Greene: Oui, sénateur, je ferai de mon mieux.

Le sénateur Stewart: Je vous remercie.

Le président: Les statistiques alarmantes que vous venez de nous fournir seront répétées à maintes reprises à notre Comité. D'après vos recherches, 15 p. 100 des chemins de fer secondaires américains ont fait faillite. Même si 85 p. 100 d'entre eux ont été rentables, 15 p. 100 ont été des fiascos. Nous nous intéressons uniquement à ces 15 p. 100. Ont-ils fait totalement faillite, ou y a-t-il eu des reprises? Ces chemins de fer ont-ils eu une autre chance? Ont-ils trouvé acheteur?

Mme Greene: Il me faut examiner les cas un par un, dans la mesure du possible, pour en savoir plus. Les recherches ont permis d'établir quels étaient les facteurs à l'origine de ces faillites. Dans certains cas, il s'agissait d'un manque d'expérience en matière ferroviaire de la part des gestionnaires, de l'impossibilité de trouver du financement suffisant ou important, du manque de compétence des cheminots et autres employés et surtout d'une faible densité du trafic.

Le président: Oui.

[Text]

Ms. Greene: So we will have to look and see specifically, of the 15 per cent, how many of them actually were revived.

The Chairman: I asked Mr. Blackwell this morning if he was refused permission to sell or did not sell, et cetera, or if it fell through in some way for whatever reason, would another option be abandonment. Of course he said that was an option, but not at the present time because it was marginally profitable, et cetera. Why would a shortline operator buy a line as a going concern when all he has to do is perch like a hawk and wait for an abandonment, and then buy it for net salvage value, or, a great deal cheaper.

Ms. Greene: He would probably have to wait a long time, though, if the line is profitable and if it is feeding traffic to the main line.

The Chairman: Yes. Very well. Senator Graham.

Senator Graham: Thank you, Mr. Chairman. Ms. Greene, you used the term "market forces." Is the government telling CN to operate strictly as a business?

Senator Forrestall: Contemplation of profit.

Ms. Greene: There is nothing in the legislation pertaining to CN that I can think of that uses language like that, senator. I think, though, the regulatory regime for transportation undertakings sets out pretty clearly what the objectives of the Parliament was when it wrote them down, and that is that we have efficient and effective transportation services for the benefit of Canadian shippers. I think if the business of the railway is to provide those transportation services, then, yes, I think the government would agree with you that CN should operate as a business.

Senator Graham: They are not agreeing with me. It is not a question of agreeing with me, I assure you, because I am not looking at the bottom line. Hopefully, the entire enterprise will be profitable if it is managed properly. However, there obviously are cases in our country where service must be provided where it is beyond the capacity, even with business expertise, to provide that service.

Ms. Greene: Yes.

Senator Graham: You would agree with that?

Ms. Greene: Yes.

Senator Graham: So everything does not have to have a profit margin?

Ms. Greene: No. As much as possible, market forces, but no. This is a big country.

Senator Graham: Now, you mentioned the "shortline", because it is new terminology in Canada. You talked about the success rate of 85 per cent in the United States. What does the federal government in Canada believe is its responsibility in this new area of so-called shortlines?

[Traduction]

Mme Greene: Il nous faudra donc examiner la question de plus près pour déterminer combien de chemins de fer, sur les 15 p. 100 d'échecs, ont vraiment repris leurs activités.

Le président: J'ai demandé à M. Blackwell ce matin si, au cas où on lui refuserait l'autorisation de vendre ou s'il ne vendait pas son entreprise, etc., pour quelque raison que ce soit, il envisagerait l'abandon. Il a répondu que c'était bien entendu une option possible, mais pas pour le moment, car la ligne est légèrement rentable. Pourquoi un exploitant de réseau secondaire achèterait-il une ligne prospère alors qu'il lui suffit d'attendre patiemment que son exploitant l'abandonne pour acheter alors la voie à sa valeur nette de récupération ou en tout cas beaucoup moins cher?

Mme Greene: Il devrait sans doute attendre longtemps, toutefois, si le chemin de fer est rentable et qu'il dessert la voie principale.

Le président: Très bien. Sénateur Graham.

Le sénateur Graham: Merci, monsieur le président. Madame Greene, vous avez parlé des «forces du marché». Le gouvernement demande-t-il au CN de fonctionner exactement comme une entreprise commerciale?

Le sénateur Forrestall: Dans l'espoir de faire des bénéfices.

Mme Greene: Aucune des dispositions de la loi s'appliquant au CN, à ma connaissance, ne prévoit ce genre de chose, sénateur. Je pense toutefois que le régime de réglementation s'appliquant aux entreprises de transport énonce clairement les objectifs du Parlement à l'époque où il a adopté cette loi, à savoir que nous devons offrir des services de transport efficaces et rentables dans l'intérêt des expéditeurs canadiens. Si le rôle de la compagnie ferroviaire est d'offrir ces services de transport, alors en effet, je pense que le gouvernement conviendra avec vous que le CN devrait être exploité comme une entreprise commerciale.

Le sénateur Graham: Tout le monde n'est pas d'accord avec moi. Et pourtant, ce n'est pas que je n'aille pas au fond des choses. Il faut espérer que toute l'entreprise sera rentable si elle est bien gérée. Toutefois, il y a manifestement des cas où, dans notre pays, il faut assurer le service même lorsque l'entreprise n'a pas la capacité voulue, malgré son expérience en matière commerciale.

Mme Greene: C'est un fait.

Le sénateur Graham: Vous êtes d'accord sur ce point?

Mme Greene: Oui.

Le sénateur Graham: Toute entreprise ne doit donc pas nécessairement réaliser des bénéfices?

Mme Greene: Non. Dans la mesure du possible, les forces du marché doivent s'exercer, mais ce n'est pas indispensable. Nous vivons dans un grand pays.

Le sénateur Graham: Vous avez parlé du «réseau secondaire», car il s'agit d'une expression nouvelle au Canada. Vous avez parlé du taux de succès de 85 p. 100 aux États-Unis. Quelle est, selon le gouvernement fédéral, la responsabilité qui lui incombe dans ce nouveau domaine des fameux réseaux secondaires?

[Text]

Ms. Greene: I think the federal government has set out its responsibility first, which Parliament has approved, in the National Transportation Act. The National Transportation Act indicates what the objectives of transportation policy are, the level of regulation that Parliament believes appropriate for transportation undertakings, and indicates the way in which a process will be established and run through in the event of a change that could affect the public interest. I think the government's responsibility is set out as a kind of parliamentary statement in the act.

Senator Graham: Were you present in the room when the NTA officials were giving their testimony?

Ms. Greene: Not all of it, senator, no. Just the tail-end.

Senator Graham: Are you aware, or would you be surprised, that nowhere in the National Transportation Act is there any reference or definition with respect to shortlines?

Ms. Greene: I am aware, because I went looking through the definitions section, and it is not there, so I am aware. However, you know, there are a lot of colloquial terms I have learned in the short time that I have been in this post for different kinds or different segments of rail. I am aware, and I am not surprised.

Senator Graham: But it is something that the government would want to be cognizant of. Obviously, as I suggested earlier, there are some gaps that need to be filled and reinforced.

Are you concerned with the jurisdictional problems which accompany the advent of the so-called shortline operation in Canada?

Ms. Greene: I am not aware of jurisdictional problems, senator. I believe that the jurisdictional understandings on transportation that we have had from the very beginning are that, generally speaking, intraprovincial transport is a provincial responsibility and interprovincial is a national responsibility. It may be that the understanding that we have had on jurisdiction in transport, which has been relatively clear, will come to be applied to new areas of endeavour, but I am not aware of any jurisdictional problems.

Senator Graham: Perhaps one of your colleagues who was present earlier might want to comment—

Ms. Greene: Do either one of you wish to comment?

Senator Graham: ... because I suspect that there are some very major jurisdictional problems.

Senator Oliver: Senator Graham, did you want to give an example? They were not here.

Senator Graham: Perhaps, Senator Oliver, you could give the example we referred to earlier, and put it in proper legalese.

Senator Oliver: One thing is that, if there is an outright sale, because of the Supreme Court of Canada decision, it will fall exclusively under provincial jurisdiction. So in terms of national standards, national protection, national agencies having any control or say over such a situation, that will be lost and gone. In terms of even the financial protection of the Gov-

[Traduction]

Mme Greene: Le gouvernement fédéral a d'abord énoncé ses obligations, que le Parlement a approuvées, dans la Loi nationale sur les transports. Celle-ci stipule les objectifs de la politique des transports et indique le niveau de réglementation que le Parlement juge utile d'imposer aux entreprises de transport, tout en prévoyant un processus d'étude au cas où un changement risque de nuire à l'intérêt public. La responsabilité du gouvernement est clairement énoncée dans la loi sous la forme d'un énoncé de principes du Parlement.

Le sénateur Graham: Étiez-vous présente lorsque les responsables de l'ONT ont témoigné?

Mme Greene: Non, sénateur. Je n'ai entendu que la toute fin de la discussion.

Le sénateur Graham: Savez-vous, ou serez-vous surprise de l'apprendre, qu'il y a aucune définition ni mention des réseaux secondaires, dans la Loi nationale sur les transports?

Mme Greene: Oui, je le sais, car j'ai vérifié l'article des définitions et celle-ci ne s'y trouve pas. Toutefois, vous savez, j'ai appris énormément d'expressions courantes, depuis le peu de temps que j'occupe ce poste, s'appliquant à divers éléments du secteur ferroviaire. Je suis au courant et cela ne me surprend pas.

Le sénateur Graham: C'est tout de même une chose que le gouvernement devrait savoir. De toute évidence, je le répète, il y a des lacunes à combler et des points à préciser.

Par ailleurs, êtes-vous préoccupée par les problèmes de compétence qui découleront de l'exploitation des fameux chemins de fer secondaires au Canada?

Mme Greene: Il n'y a à ma connaissance aucun problème de compétence, sénateur. En ce qui a trait au partage des compétences dans le domaine des transports, depuis le tout début, il est entendu que, en général, le transport à l'intérieur d'une province relève de la compétence provinciale et que le transport interprovincial relève du gouvernement fédéral. Il est possible que l'entente en vigueur quant au partage des compétences dans le domaine des transports, qui était relativement claire, s'appliquera également à ces nouvelles activités, mais à ma connaissance, aucun problème de compétence ne se pose.

Le sénateur Graham: L'un de vos collègues qui était présent plus tôt voudra peut-être répondre à cette question.

Mme Greene: L'un d'entre vous souhaite-t-il répondre?

Le sénateur Graham: Car je suppose qu'il existe de sérieux problèmes de compétence.

Le sénateur Oliver: Sénateur Graham, pourriez-vous nous citer un exemple? Les témoins n'étaient pas là plus tôt.

Le sénateur Graham: Sénateur Oliver, vous pourriez peut-être citer l'exemple dont nous avons parlé plus tôt car vous connaissez mieux les détails juridiques.

Le sénateur Oliver: Tout d'abord, en cas de vente totale, en raison de la Cour suprême du Canada, l'entreprise relèvera exclusivement de la compétence provinciale. A ce moment-là, les normes nationales de sécurité, la protection nationale ne s'appliqueront plus et les organismes nationaux n'auront plus voix au chapitre. Pour ce qui est de la protection financière

[Text]

ernment of Canada, that will be gone, and it will become a provincial responsibility. The senator is asking you whether or not you would want to have any comment on this jurisdiction problem as between the federal and provincial government in the event of a sale.

Ms. Greene: I would not see it necessarily as a problem, senator. What I mean is that it could be a change of jurisdiction. The locus of regulation might shift because the character of the undertaking has changed. But as I say, from the very beginning in this country we have had an understanding about federal jurisdiction regulating interprovincial transportation and provincial jurisdiction regulating intraprovincial transportation. Provinces, as you know, have good regulatory regimes in place for intraprovincial transportation undertakings. If there were a specific problem about the change of jurisdiction, I have not heard of it. It would be a surprise to me.

Mr. Ralph D. Jones, Chief, Programs and Special Projects, Rail Freight Programs, Transport Canada: I might also add that most provincial governments, to my knowledge, have railway acts. They are old; they have not been used recently, but they do have acts.

Senator Buchanan: Very old.

Mr. Jones: I can think of about four provinces, maybe five, that are updating their acts presently, and have been doing so for the last couple of years, as they have seen in the new National Transportation Act how it could possibly work.

Ms. Green: In effect, provinces have regulated. As you know, senator, there are other railways in the country besides CN and CP. Provinces have regulated lines of rail, and continue to regulate lines of rail. It is not a new regulatory area for provincial governments.

Senator Graham: The Nova Scotia Act was born even before Senator Buchanan.

The Chairman: How old is Senator Buchanan?

Senator Graham: We certainly have your age on the record, at least in the Senate, Mr. Chairman.

The Chairman: It was 1923 that the Nova Scotia Act was enacted. It has not been touched since then.

Senator Buchanan: I wasn't born then.

Senator Graham: We have talked about defence mechanisms. Those of you who were here during earlier testimony might want to comment. Indeed, you, Assistant Deputy Minister, may wish to do so.

I go back to my beautiful new words "adjudicatory", "regulatory" and "inspection mechanisms". Do you feel that the provinces have sufficient of these mechanisms in place to cope with the advent of so-called shortline operations in Canada?

Ms. Green: I do not know the answer to that question, senator. I would say that if it is an area of provincial regulation, it would be for provincial legislatures to determine the adequacy

[Traduction]

assurée par le gouvernement du Canada, elle disparaîtra et cette obligation incombera à la province. Le sénateur vous demande ce que vous pensez du problème de compétence qui se posera entre le gouvernement fédéral et la province en cas de vente.

Mme Greene: Eh bien, sénateur, il n'y aura pas nécessairement de problème. Il pourra s'agir simplement d'un changement de juridiction. La réglementation changera puisque la nature de l'entreprise sera différente. Toutefois, je le répète, il existe depuis le tout début une entente dans notre pays selon laquelle le gouvernement fédéral réglemente le transport interprovincial tandis que les provinces s'occupent du transport à l'intérieur de leurs frontières. Comme vous le savez, les provinces appliquent de bons régimes de réglementation à l'égard des entreprises de transport intraprovincial. Je serais surprise qu'il y ait des problèmes. Si un problème précis s'est posé en raison du changement de compétence, je n'en ai pas entendu parler.

M. Ralph D. Jones, chef, Programmes et projets spéciaux, Programmes de transports ferroviaires des marchandises, Transports Canada: J'ajoute que la plupart des gouvernements provinciaux, à ma connaissance, appliquent des lois sur le transport ferroviaire qui sont désuètes. Ces lois existent, mais elles n'ont pas été appliquées dernièrement.

Le sénateur Buchanan: Elles sont très anciennes.

M. Jones: Je pense notamment à quatre, ou peut-être cinq provinces qui procèdent actuellement à une mise à jour de leur loi et ce, depuis deux ans, après avoir constaté les résultats positifs de la nouvelle Loi nationale sur les transports.

Mme Greene: Il est vrai que les provinces ont adopté un régime de réglementation. Comme vous le savez, sénateur, le CN et le CP ne sont pas les deux seules compagnies ferroviaires du pays. Les provinces ont réglementé certaines lignes et continuent de le faire. Ce n'est pas un nouveau secteur de réglementation pour les gouvernements provinciaux.

Le sénateur Graham: La loi de la Nouvelle-Écosse existait avant même la naissance du sénateur Buchanan.

Le président: Quel âge a donc le sénateur Buchanan?

Le sénateur Graham: En tout cas, votre âge est consigné dans les dossiers, du moins au Sénat, monsieur le président.

Le président: La loi de la Nouvelle-Écosse est entrée en vigueur en 1923. Elle n'a jamais été modifiée depuis.

Le sénateur Buchanan: Je n'étais pas encore né.

Le sénateur Graham: Nous avons parlé des mécanismes de protection. Ceux d'entre vous qui ont entendu le témoignage précédent pourront nous donner leur avis. En fait, vous-même, madame le sous-ministre adjoint, avez peut-être quelques remarques à faire.

J'en reviens à mes magnifiques termes nouveaux : «déclaration», «réglementaire» et «mécanismes d'inspection». A votre avis, les provinces disposent-elles de mécanismes suffisants pour faire face à l'entrée en service des fameux chemins de fer secondaires au Canada?

Mme Greene: Je ne connais pas la réponse à cette question, sénateur. Je dirais que si ce secteur relève de la réglementation provinciale, c'est aux assemblées législatives provinciales qu'il

[Text]

of their regimes. I do not know if they have sufficient adjudicatory—

Senator Graham: I would hesitate very much to use the words, Mr. Chairman, “passing the buck”. I am not saying that to you, Ms. Green, but, with the advent of shortlines, the federal government seems to be passing the buck, at least as far as legislation and regulatory procedures for the provinces is concerned.

What I am saying is that, with respect to defence mechanisms or regulations, I do not think the provinces are ready to cope with the advent of shortlines.

The Chairman: Mr. Jones, did you wish to say something?

Mr. Jones: I should point out that in the existing example there has been a smooth transition whereby the federal government has ensured that safety and what not has been taken care of on behalf of provinces, pending provinces getting the right regulations into effect. The federal government has worked very closely with the provinces to ensure a smooth transition and to provide the services until the provinces decide how they wish to provide it.

Senator Graham: May I speak briefly to subsidies, Mr. Chairman?

The Chairman: I will tell you what. Yes you can, but first we will hear from Senators Forrestall, Molgat, Spivak and Stewart, and then we will let you talk about subsidies. We have not too much time.

Senator Forrestall: I will be very brief, Mr. Chairman. I am concerned about the ease with which decisions as to what is a branch line, a feeder line, a shortline or a long line could lead to the removal of any protection from the people who have to rely, for whatever reason, on rail service. During this period of review with respect to the NTA, does the government intend amendments that might do three or four things?

First, will there be a definition put into the NTA so that people may understand what is a shortline, a feeder line and a branch line? The term “core network” is a new term that we heard today. Would the government consider doing that?

We need protection. Somewhere along the line there has to be some protection against the apparent ease with which Canadian National and Canadian Pacific can say, “That is a branch line. We’re going to give it away, abandon it or sell it to somebody.” There is no protection for the captive users who, in particular, are in jeopardy.

In the review of the NTA from the perspective of amendments that you might be suggesting to the government concerning that piece of legislation, would you consider this question of loss of protection, as well as others?

[Traduction]

incombera de décider si leurs régimes sont satisfaisants. Je ne sais pas si les provinces disposent de pouvoirs déclaratoires suffisants . . .

Le sénateur Graham: J’hésite beaucoup à utiliser l’expression «refiler la responsabilité», monsieur le président. Cette critique s’adresse pas à vous, madame Greene, mais avec l’avènement des réseaux secondaires, le gouvernement fédéral semble refiler la responsabilité à d’autres, du moins en ce qui a trait à la législation et aux régimes de réglementation des provinces.

À mon avis, qu’il s’agisse des mécanismes de protection ou de la réglementation, les provinces ne sont pas prêtes à faire face à l’apparition des chemins de fer secondaires.

Le président: Monsieur Jones, vouliez-vous dire quelque chose?

M. Jones: Je tiens à signaler que dans le cas actuel, la transition s’est faite en douceur, puisque le gouvernement fédéral s’est occupé des questions de sécurité et autres pour le compte des provinces, en attendant que celles-ci mettent en vigueur la réglementation voulue. Le gouvernement fédéral a collaboré étroitement avec les provinces pour assurer une transition en douceur et pour offrir les services nécessaires en attendant que les provinces décident des mesures à prendre.

Le sénateur Graham: Puis-je dire quelques mots au sujet des subventions, monsieur le président?

Le président: Écoutez. Oui, vous pourrez le faire, mais tout d’abord, je vais donner la parole aux sénateurs Forrestall, Molgat, Spivak et Stewart, après quoi vous pourrez nous parler des subventions. Nous n’avons pas énormément de temps.

Le sénateur Forrestall: Je serai bref, monsieur le président. Ce qui me préoccupe, c’est que les décisions relatives à la définition d’un embranchement, d’une voie secondaire, d’un chemin de fer secondaire ou d’une voie principale risquent fort d’aboutir à la suppression de toute protection pour les gens qui sont tributaires du service ferroviaire, pour une raison ou une autre. Au cours de cette période d’examen relatif à la Loi nationale sur les transports, le gouvernement compte-t-il proposer des modifications dans trois ou quatre secteurs?

Tout d’abord, va-t-on inclure dans la loi une définition qui permette aux gens de comprendre ce qu’est un chemin de fer secondaire, une voie secondaire et un embranchement? Nous avons entendu pour la première fois aujourd’hui parler d’un «réseau central». Le gouvernement va-t-il envisager une telle modification?

Nous avons besoin de protection. A un moment ou à un autre, il faut prévoir une protection pour empêcher le Canadien National et le Canadien Pacifique de déclarer tout simplement : «Voici un embranchement. Nous allons le céder, l’abandonner ou le vendre à quelqu’un d’autre.» Il n’existe aucune protection pour les utilisateurs captifs qui, notamment, sont menacés.

Lorsque vous proposerez au gouvernement des modifications à la Loi nationale sur les transports, envisagerez-vous entre autres choses cette question de l’absence de protection?

[Text]

The Chairman: Is it too simplistic to compare it to the hub-and-spoke concept, as it is referred to in the aviation business?

Ms. Green: I think there are differences in the way in which rail operations may evolve in the country. However, the idea that is the essence of hub and spoke is that we should try to operate to maximize traffic densities in a way that will be as flexible as possible for the people who have to rely on the system, as well as give them as frequent service and the best rate as possible in those areas. That is what drove the hub-and-spoke system in the air side. In those areas, I think there are similarities.

Senator Forrestall: Let me ask you the question directly: Would you please ask the government to move in these two little areas? Hopefully, there are a lot of other areas that will be addressed, but these two, at least, have come to our attention this morning.

Ms. Green: Senator, your question about inclusions in the statute is very timely because, as I heard my colleagues from the agency say, the government has just announced the review panel to look into the NTA. One of the tasks with which the review panel will grapple will be this. Are there flaws in the current legislation? I do not think there has ever been a piece of legislation drafted where, after two or three years, it has not been noticed that there are things missing, things that need to be corrected. We will definitely note those two points.

Senator Forrestall: I hope the panel will not make all the recommendations. Make sure that you keep an eye on the panel.

The Chairman: We will now hear from Senators Molgat, Spivak and Stewart, and then we will hear a speech on subsidies from Senator Graham.

Senator Molgat: Thank you, Mr. Chairman.

Madam Green, at the moment this line is part of the national system. It is viewed by Canadians as part of the overall Canadian transportation system. If this sale goes ahead and then, 10 years down the line unfortunately the line falls into that 15 per cent category that you referred to and is in financial trouble, what, then, will be the responsibility of Transport Canada and the Government of Canada?

Ms. Green: There would be no legal responsibility to keep operating the line, per se. However, the Government of Canada, as it has indicated in the variety of programs that it operates to ensure essential services are maintained, even when market forces have not been able to lead to that result, would certainly be interested in any shippers who, as you point out, may be captive to the line. I am not aware that that is the case for shippers on the line now. That is not to say that circumstances could not change in 15 or 20 years.

In fact, it is change that is motivating these new ways of doing business. So there could be change. I think the govern-

[Traduction]

Le président: Serait-ce trop simple de comparer ce système au principe du réseau en étoile qui s'applique au transport aérien?

Mme Greene: Je pense qu'il y a des différences dans la façon dont les services ferroviaires évolueront dans notre pays. Toutefois, en vertu du principe du réseau en étoile, nous devons essayer d'exploiter les lignes de façon à accroître la densité du trafic tout en offrant un maximum de souplesse, un service aussi fréquent que possible et les meilleurs taux possibles dans ces secteurs aux gens qui sont tributaires du réseau. Ce sont les critères qui ont abouti au système du réseau en étoile dans le secteur aérien. A cet égard, je pense qu'il y a des similitudes.

Le sénateur Forrestall: Permettez-moi de vous poser directement la question. Auriez-vous l'obligeance de demander au gouvernement de s'occuper de ces deux questions relativement simples? Il faut espérer que de nombreuses autres mesures seront prises, mais ces deux questions du moins nous ont été signalées ce matin.

Mme Greene: Sénateur, votre question au sujet des définitions qu'il convient d'inclure dans la loi est très opportune car, comme l'ont dit mes collègues de l'Office, le gouvernement vient d'annoncer la création du groupe d'étude chargé d'examiner la Loi nationale sur les transports. Dans le cadre de son mandat, le groupe d'étude devra cerner les lacunes éventuelles de la loi actuelle. A ma connaissance, il n'existe aucune loi dans laquelle, au bout de deux ou trois ans, on ne constate certaines lacunes à combler, certains détails à régler. Nous ne manquerons pas de prendre note de ces deux points.

Le sénateur Forrestall: J'espère que le groupe de travail ne fera pas toutes les recommandations. Assurez-vous de suivre de près ses travaux.

Le président: Nous allons maintenant donner la parole aux sénateurs Molgat, Spivak et Stewart, après quoi le sénateur Graham nous fera un discours sur les subventions.

Le sénateur Molgat: Merci, monsieur le président.

Madame Greene, cette voie fait actuellement partie du réseau national. Les Canadiens la considèrent comme faisant partie intégrante de l'ensemble du réseau de transport du Canada. Si cette vente va de l'avant et si, dans 10 ans, la voie tombe malheureusement dans les 15 p. 100 d'échec dont vous nous avez parlé et se trouve en difficulté financière, quelles seront alors les responsabilités de Transports Canada et du gouvernement du Canada?

Mme Greene: Il n'y aura aucune obligation légale de continuer à exploiter la voie proprement dite. Toutefois, le gouvernement du Canada, comme il l'a prouvé par les divers programmes qu'il applique pour assurer le maintien des services essentiels, même lorsque les forces du marché ne donnent pas les résultats escomptés, s'intéressera aux expéditeurs qui, comme vous le signalez, constituent une clientèle captive de cette ligne. Ce n'est pas le cas des expéditeurs situés actuellement le long de la ligne, à ma connaissance. Toutefois, les choses peuvent changer d'ici 15 ou 20 ans.

En fait, c'est le changement qui motive ces nouvelles pratiques commerciales. Il peut donc y avoir des changements. Les programmes que le gouvernement adopte dans le domaine des

[Text]

ment's program arrangements in transportation indicate that it is sensitive to situations such as the one you have mentioned.

Senator Molgat: Would you agree that, at the moment, the national government has a responsibility for that line?

Ms. Green: In what sense, senator? It is an economic line. It pays for itself. It is being operated by Canadian National because there is traffic on the line to warrant its continued operation. According to its current owner, it can be operated more effectively for shippers in another way. In what sense would you say the government is responsible for the line?

Senator Molgat: If, for example, it became less successful, and, in fact, went into the red for a bit, would the national government not be under some obligation to look at subsidy and assistance to that line as being part of the national network?

Ms. Green: No. The answer to that question is that there is certainly no legal obligation set out in the framework of which I am aware.

Senator Molgat: Perhaps no legal obligation, but do you not think it would be seen by Canadians as part of the national government's responsibility, since this is part of a national network?

Ms. Green: I am not certain, senator, what would be the perception of people in that eventuality, 15 or 20 years down the road. It may not be perceived to be of such national importance at that time that government subsidy programs would be directed toward it. It may be. It is difficult to predict that.

Senator Molgat: Has it not been the experience in the past when there are some troubles on some lines across the country, whether it is the line to Churchill, Manitoba or another line, that the national government certainly has a moral responsibility to assist that line as part of the overall transportation system? Would that not be the political reality?

Ms. Green: I think that certainly might be a political reality.

Senator Molgat: Once it is removed from the system and operates strictly within a province, and has been operating for 10 years, for example, as a line within Nova Scotia, do you think that the political reality of the national responsibility will still be there?

Ms. Green: I do not know, senator.

Senator Molgat: I suppose I am asking you a political question. I think the real concern we should have as a national body is whether we are here transferring from the national government a responsibility that, inevitably, will end up as a provincial political responsibility. Do you have any comment on that?

Ms. Green: No, senator. I don't think it would be my place to comment on that.

It may be helpful for the committee to know that where lines are not required by shippers, we are abandoning them. There is a legal framework to allow for such abandonment. If the framework does not provide for the abandonment, then, in the right cases, we would probably have a railway system that

[Traduction]

transports prouvent qu'il est sensible aux cas comme celui que vous venez de citer.

Le sénateur Molgat: Convenez-vous que, à l'heure actuelle, le gouvernement national a une responsabilité à l'égard de cette voie?

Mme Greene: De quelle façon, sénateur? Il s'agit d'une voie rentable qui s'autofinance. Elle est exploitée par le Canadien National parce que le trafic acheminé sur la voie justifie le maintien de son exploitation. Selon son propriétaire actuel, cette voie pourrait être exploitée plus efficacement pour les expéditeurs par un autre moyen. Dans quelle mesure, selon vous, le gouvernement est-il responsable de cette voie?

Le sénateur Molgat: Si, par exemple, la voie devient moins rentable et si, en fait, le service est déficitaire, le gouvernement national ne sera-t-il pas tenu d'envisager de subventionner cette ligne qui fait partie intégrante du réseau national?

Mme Greene: Non. En réponse à cette question, je dirais qu'il n'a aucune obligation légale de cet ordre, à ma connaissance.

Le sénateur Molgat: Il n'a peut-être pas d'obligation légale, mais, à votre avis, les Canadiens n'estimeront-ils pas que la responsabilité incombe au gouvernement fédéral puisque cette voie fait partie d'un réseau national?

Mme Greene: Je ne suis pas convaincue, sénateur, que les gens seront de cet avis si le cas se pose d'ici 15 ou 20 ans. Cela n'aura peut-être pas suffisamment d'importance, au niveau national, pour que le gouvernement subventionne la ligne. C'est possible. C'est difficile à prédire.

Le sénateur Molgat: Par le passé, lorsque certaines lignes du pays étaient en difficulté, qu'il s'agisse de la voie desservant Churchill, au Manitoba, ou d'une autre ligne, le gouvernement national n'a-t-il pas assumé une responsabilité morale du fait que ces voies faisaient partie du réseau de transport national? N'était-ce pas la réalité politique?

Mme Greene: Oui, c'est tout à fait possible.

Le sénateur Molgat: Si cette voie ne fait plus partie du réseau national et qu'elle est exploitée uniquement dans la province, au bout d'une dizaine d'années d'exploitation exclusive provinciale en Nouvelle-Écosse, pensez-vous que cette responsabilité du gouvernement national continuera d'être une réalité politique?

Mme Greene: Je n'en sais rien, sénateur.

Le sénateur Molgat: Ma question a une portée politique, je suppose. En tant qu'institution nationale, nous devrions nous demander avec une certaine inquiétude si nous ne sommes pas en train de transférer des responsabilités entre le gouvernement national et les provinces. Qu'en pensez-vous?

Mme Greene: Rien, sénateur. Ce n'est pas à moi de faire des commentaires à ce sujet.

Il est peut-être utile de signaler au Comité que nous abandonnons les voies lorsque les expéditeurs n'en ont pas besoin. Ces abandons sont prévus dans les dispositions législatives. Si le cadre législatif ne prévoit pas l'abandon, dans certains cas, nous exploiterons sans doute un réseau ferroviaire qui sera de

[Text]

would become less and less useful to the shippers it was designed to serve. The only point I make is that as traffic, the needs of shippers and the configuration of traffic in an area change, so, too, must the transportation system and network to meet those requirements.

Senator Molgat: Should that not be a national responsibility rather than a local one?

Ms. Green: I think it depends on the jurisdictional nature of the undertaking. As is the case now, senator, if it is a wholly-run operation in a province, then provinces have regulatory frameworks in place and the jurisdiction to regulate. In fact, it would probably be improper for the federal government to intervene in some cases.

Senator Molgat: Except that if we go to the ultimate on this, then the only national interest would be on the lines between Montreal, Toronto and Detroit, leaving the rest of the country to fend for itself. That is to say, if you are going strictly with what pays on that particular line.

Ms. Green: I do not think that the regulatory framework as set out now is that strict. As you know, there are cases where lines have been maintained—and you mentioned the line to Churchill—because of reasons other than strict economics. The question that I understood you to be asking is: Is a provincial legislature capable of regulating and responding to the public interest that may arise with an intraprovincial network? I think the answer to that question is yes.

Senator Molgat: I am less interested in the technical, legal provision. You mentioned Churchill, and you said that it has been kept for other reasons. I happen to be from that province. Once you remove it from the national network, I think the political reality is that the pressure will not be on the national government and that the national government will lose interest. The pressure will then be on the provincial government to maintain the services.

I realize in a sense that this is a political issue. When you are looking at long-range policy in your department, I think that is something that should be looked at, because it involves a question of the national interest.

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Senator Spivak and Senator Stewart.

Senator Spivak: In its presentation to us earlier this morning, Canadian National said that increased competition is the factor here. It is the increased competition and the decrease in revenues. Since the discussion here is between the public interest and economic viability, I wonder if the factors that lead to this increased competition, particularly government subsidy to other modes such as trucking, both provincial and federal, are taken into account. When you are looking at these questions do you take into account the economic viability of that particular line?

In other words, it seems to me that the public interest is not just a question of what is stated here. It seems to me that there is a public interest test. I am wondering if the definition of "public interest" in the act is, perhaps, not broader than that.

[Traduction]

moins en moins utile aux expéditeurs qu'il était censé desservir. Ce que je veux vous faire comprendre, c'est qu'à mesure que le trafic ferroviaire, les besoins des expéditeurs et la composition du trafic dans une région changent, il faut adapter le réseau de transport en fonction de ces nouvelles exigences.

Le sénateur Molgat: Cette responsabilité n'incombe-t-elle pas au gouvernement fédéral plutôt qu'aux provinces?

Mme Greene: Tout dépend de la compétence dont relève l'entreprise. À l'heure actuelle, sénateur, si la ligne est entièrement exploitée dans une province, celle-ci a une réglementation en place et a compétence pour régir le service en question. En fait, il serait tout à fait déplacé que le gouvernement fédéral intervienne dans certains cas.

Le sénateur Molgat: Sauf que si nous poussons les choses à l'extrême, le gouvernement national ne s'intéressera qu'aux voies qui relient Montréal, Toronto et Detroit, en laissant le reste du pays se débrouiller tout seul. Je veux dire, si on s'intéresse uniquement aux tronçons rentables.

Mme Greene: Je ne pense pas que le cadre réglementaire actuel soit si strict. Comme vous le savez, il est arrivé que des voies restent en exploitation—et vous avez parlé de celle de Churchill—pour des raisons autres que de pures considérations économiques. Si j'ai bien compris votre question, vous me demandez si une assemblée législative provinciale est en mesure d'adopter une réglementation et de satisfaire l'intérêt public dans le cadre d'un service intraprovincial? La réponse à votre question est oui.

Le sénateur Molgat: Je m'intéresse moins aux aspects techniques et juridiques de la question. Vous avez parlé de Churchill en disant que la voie a été maintenue en exploitation pour d'autres raisons. Je viens de cette province. Une fois que la voie ne fera plus partie du réseau national, la réalité politique est telle que le gouvernement national cessera de s'y intéresser puisqu'il n'aura plus d'obligations. Le gouvernement provincial sera alors responsable de maintenir le service.

Je comprends qu'il s'agit d'une question politique d'une certaine façon. Lorsque le ministère examinera la politique à long terme, il conviendrait de prendre cette question en considération car elle remet en cause l'intérêt national.

Merci, monsieur le président.

Le président: Le sénateur Spivak suivi du sénateur Stewart.

Le sénateur Spivak: Dans leur exposé de ce matin, les représentants du Canadien National ont déclaré que la concurrence accrue est un facteur à prendre en compte. Il y a la concurrence accrue et la diminution de recettes. Puisque nous discutons ici de l'intérêt public et de la viabilité économique, je me demande si l'on tient compte des facteurs à l'origine de cette concurrence accrue, et notamment des subventions que le gouvernement accorde à d'autres modes de transport comme le camionnage, tant provincial que fédéral. Lorsque vous examinez ces questions, tenez-vous compte de la viabilité économique de la voie en question?

Autrement dit, l'intérêt public ne se limite pas à ce dont nous parlons ici, selon moi. Il existe un critère à cet égard. Je me demande si la définition de «intérêt public» dans la loi n'est pas plus vaste que cela. Pourriez-vous me dire quels avantages

[Text]

Could you enlighten me in terms of the total cost benefits that are involved in any particular action that is taken which removes government subsidy?

I do not know if I have put my question clearly enough. Hopefully, the general sense is there.

Ms. Green: Yes, I understand. Senator, you raise a question about how to measure the degree of fairness as between modes, and competition between modes, and that—

Senator Spivak: And how that impacts on the public interest in terms of cost benefits, not just some vague abstraction but in terms of real cost benefits.

Ms. Green: As you can well appreciate, it is very hard to measure exactly the question of intermodal competition and ensure that you encourage intermodal competition where it makes sense, and that one mode is not working in an unfair way to the disadvantage of another mode. However, it is quite difficult when you start to ask whether one mode is subsidized more than another. As you know, the Canadian trucking industry pays provincial and federal fuel taxes. If the total of those federal and provincial fuel taxes were collected, then, basically, they would cover the total cost of maintenance of Canada's national road system. If you ask Canadian truckers are they being unfairly subsidized, they will tell you no.

Senator Spivak: Do you have documentation for that?

Ms. Green: In terms of the overall level of provincial and federal fuel tax?

Senator Spivak: No, the cost, not just of maintenance, but of building and operating. There is a cost to that. Do you have such documentation available? The issue here is subsidies. It is that rail lines have to be abandoned because government can no longer afford to subsidize national rail lines, and all the various technicalities. This is not just an abstract issue. We are here talking very clearly of different subsidies. The costs to the taxpayer is the same, not to mention other economic benefits which have nothing to do just with strict costs, such as pollution and other environmental factors.

In view of your statement, I would be very interested to see that clearly documented, if you have that information with you.

Ms. Green: We have some information that might be helpful to you, senator, that was done in the context of federal-provincial work looking at Canada's highway system in an attempt to define a national highway system. Some of the information that has been compiled in that context may be helpful to you.

Senator Spivak: That clearly demonstrates that it is more costly to maintain subsidies to the railways than to trucking, to the road. Does it clearly demonstrate that?

Ms. Greene: No, it does not.

[Traduction]

financiers totaux découlent de toute mesure particulière ayant pour effet de supprimer la subvention gouvernementale?

Je ne sais pas si ma question ainsi formulée est assez claire. J'espère que vous en aurez saisi le sens général.

Mme Greene: Oui, je comprends. Sénateur, vous soulevez une question sur la façon d'évaluer le niveau d'équité et la concurrence entre les modes de transport, et...

Le sénateur Spivak: Et les répercussions sur l'intérêt public en fonction des avantages financiers réels, et pas simplement de quelque vague considération abstraite.

Mme Greene: Vous comprendrez sans doute qu'il est difficile d'évaluer exactement la question de la concurrence intermodale et de favoriser du mieux possible cette concurrence, pour éviter qu'un mode de transport ne soit exploité au détriment d'un autre. Toutefois, cela devient particulièrement difficile lorsqu'on commence à se demander si un mode est plus subventionné qu'un autre. Comme vous le savez, l'industrie canadienne du camionnage paie des taxes provinciales et fédérales sur le carburant. Si la totalité de ces taxes sur le carburant étaient perçues, cela suffirait à payer tous les frais d'entretien du réseau routier national au Canada. Si vous demandez aux camionneurs canadiens s'ils sont subventionnés de façon injuste, ils vous répondront que non.

Le sénateur Spivak: Avez-vous de la documentation à ce sujet?

Mme Greene: Au sujet du montant total des taxes fédérales et provinciales sur le carburant?

Le sénateur Spivak: Non, au sujet des frais de construction et d'exploitation, et pas simplement d'entretien. Il y a des coûts. Existe-t-il des données à ce sujet? Nous parlons ici de subventions. Nous parlons de voies de chemin de fer qui doivent être abandonnées parce que le gouvernement n'a plus les moyens de subventionner des voies nationales et tous les aspects techniques qui en découlent. Il ne s'agit pas d'une question purement abstraite. Nous sommes ici pour parler en termes clairs des différentes subventions. Les coûts restent les mêmes pour le contribuable, sans parler des avantages économiques autres que strictement financiers, comme la pollution et d'autres facteurs environnementaux.

Compte tenu de votre déclaration, j'aimerais beaucoup voir des preuves de ce que vous avancez, si vous disposez de la documentation pertinente.

Mme Greene: Nous avons des renseignements qui pourront vous être utiles, sénateur, et qui proviennent d'une étude fédérale-provinciale sur les routes canadiennes, effectuée dans le cadre d'un projet de création d'un réseau routier national. Certains renseignements recueillis dans le cadre de cette étude pourront vous être utiles.

Le sénateur Spivak: Et ces chiffres prouvent clairement qu'il coûte plus cher de maintenir les subventions aux chemins de fer qu'au camionnage, qu'au transport routier. Est-ce bien le cas?

Mme Greene: Non, pas du tout.

[Text]

Senator Spivak: I would be interested in the information, but in view of your previous statement I would have thought that it would clearly demonstrate that. Otherwise, what is the rationale behind what we are doing, in terms of subsidies? Because if you let market forces prevail without subsidies, that is a different question. But we are not doing that. We are subsidizing.

Ms. Greene: Through general revenues in the road system.

Senator Spivak: Right.

Senator Stewart: Earlier, the witness referred to the experience with shortlines in the United States. What term is used for the lines that are not shortlines?

Ms. Greene: Regional.

Senator Stewart: Regional lines. Is it fair to conclude from your emphasis on the 85 percent success rate with shortlines that the experience of the regional lines is less glorious?

Mrs. Green: No, I would not conclude that, senator. I would have to check that for you. There have been in the past—that was not the senator's question. If it is not a shortline, what is it, was the senator's question.

Senator Stewart: Yes, I asked what it is. The implication of the testimony was that going to the shortline mode enhanced the prospect of success. That may not have been intended, but that certainly is the spin on that testimony. So I ask what is happening with regard to the regional carriers? Do their statistics show 20 per cent in trouble, perhaps 25 per cent?

Mr. Michel Caron, Program Officer, Transport Canada: The statistics of 85 per cent include both shortline and regional. It includes the concept. We use the term "shortline railway" here. Americans tend to make a separation that 100 miles or more is regional and less than 100 miles is shortline.

Senator Stewart: So we are right back to the confusion on definitions with which we began the day.

Mr. Caron: Yes, I agree with that.

Senator Stewart: Second, am I correct in thinking that, from the viewpoint of the government, there are no different criteria to apply in the case of an application by CN to sell off a line which will become a shortline than in the case of an application by Canadian Pacific to sell off a line which would become a shortline?

Ms. Greene: I would think the criteria would be the same, yes.

Senator Stewart: The criteria are the same, regardless of the fact that Canadian Pacific is a private corporation while Canadian National is a publicly-owned corporation.

Ms. Greene: Yes. There is nothing in the framework that was approved by Parliament that I have read that would give

[Traduction]

Le sénateur Spivak: J'aimerais obtenir ce renseignement, mais étant donné ce que vous avez dit plus tôt, je pensais que ces données seraient concluantes. Autrement, qu'est-ce qui justifie les mesures que nous prenons en matière de subventions? Si on laisse les forces du marché s'exercer sans subventionner les transports, c'est différent. Mais ce n'est pas le cas. Nous les subventionnons.

Mme Greene: Grâce aux recettes générales provenant du réseau routier.

Le sénateur Spivak: D'accord.

Le sénateur Stewart: Plus tôt, le témoin a parlé de l'expérience des chemins de fer secondaires aux États-Unis.

Comment décrit-on les voies qui ne sont pas des lignes secondaires?

Mme Greene: Des lignes régionales.

Le sénateur Stewart: Des lignes régionales. Étant donné que vous avez insisté sur le taux de succès de 85 p. 100 des chemins de fer secondaires, peut-on en conclure sans se tromper que les résultats des lignes régionales sont moins brillants?

Mme Greene: Non, je n'en tirerais pas cette conclusion, sénateur. Il me faudra vérifier. Il y a eu par le passé—ce n'était pas la question du sénateur. Ce dernier a demandé comment on appelait une ligne qui n'est pas un chemin de fer secondaire.

Le sénateur Stewart: Oui, c'est ce que j'ai demandé. D'après le témoignage que nous avons entendu, le principe du réseau secondaire accroît les chances de succès. C'est ce qui ressort de ce témoignage, même si ce n'était pas voulu par son auteur. C'est pourquoi je demande ce que deviennent les transporteurs régionaux? Les statistiques indiquent-elles que 20 ou 25 p. 100 d'entre eux sont en difficulté?

M. Michel Caron, chargé de programme, Transports Canada: Les statistiques de 85 p. 100 s'appliquent à la fois aux chemins de fer secondaires et régionaux. Tout est compris. Ici, nous utilisons l'expression chemin de fer secondaire. Les Américains font généralement une distinction entre réseau régional, soit les voies de 100 milles et plus et réseau secondaire, soit les voies d'au plus 100 milles de longueur.

Le sénateur Stewart: Il règne donc toujours la même confusion qu'en début de journée, au sujet des définitions.

M. Caron: Oui, je partage votre opinion.

Le sénateur Stewart: En second lieu, ai-je raison de croire que, du point de vue du gouvernement, les mêmes critères doivent s'appliquer aux demandes présentées par le CN ou par le CP en vue de vendre une ligne qui deviendra un chemin de fer secondaire?

Mme Greene: Je pense que les critères seront effectivement les mêmes.

Le sénateur Stewart: Les critères sont les mêmes, même si le Canadien Pacifique est une société privée tandis que le Canadien National est une société d'État.

Mme Greene: Oui. Aucune disposition du cadre réglementaire approuvé par le Parlement, à ma connaissance, n'autorise

[Text]

the National Transportation Agency authority to make the decision on a different basis.

Senator Stewart: Am I correct in thinking that Canadian Pacific, which of course deplores subsidies, was subsidized in perpetuity in the beginning, that it received lots of lands, and thus minerals, oil and gas, and even resorts? So the Canadian taxpayer has been much more generous to Canadian Pacific than to Canadian National? Canadian National has to come, cup in hand, annually, whereas Canadian Pacific, as I said, was handsomely endowed in perpetuity. Is that not correct?

Ms. Greene: I do not know, Senator. I will turn this over to my colleagues.

Senator Stewart: The memory of the department is short.

The Chairman: You would not say that if Senator Sinclair were here.

Mr. Jones: There are many views on that. One has to remember that the land offered to CP was to accomplish the government objective of the day, which was to build a railway. CP funded that cost through their own mechanisms in exchange for lands.

Senator Stewart: Yes, that is what we sometimes call a tax expenditure or something equivalent nowadays. So there is no difference from the government's viewpoint—

Mr. Jones: That is correct.

Senator Stewart: ... whether it is CN or CP applying for the sale?

Mr. Jones: Or any other railway that is federally covered by the act.

Senator Stewart: There is no more obligation in the case of a railway operated by CN than in the case of a railway operated by Canadian Pacific in the eyes of the government?

Ms. Greene: No.

Senator Stewart: As you may have heard earlier, I asked if you had the statistics compiled as a result of the move toward de-regulation of the trucking industry. Do you have those?

Ms. Greene: We have some statistics on de-regulation in the trucking industry.

Senator Stewart: With regard to accidents on the highways?

Ms. Greene: In terms of what? How many accidents have there been since 1987, that sort of thing?

Senator Stewart: Yes. I was vague. I have not had a chance to get back to the hearings on the NTA bill in 1987. At that time we were told that increasing pressure would be put on provincial governments because of the federal de-regulation of trucking and that, almost inevitably, there would be in Canada, as there had been in the United States, an increase in the number of highway accidents attributed to economic deregulation.

I had forgotten exactly what the government agreed to do with regard to those statistics, but I think it agreed to do something. Am I ringing a bell at all?

[Traduction]

l'Office national des transports à prendre une décision en se fondant sur des critères différents.

Le sénateur Stewart: Ai-je raison de croire que le Canadien Pacifique, qui déplore naturellement les subventions, a été grassement subventionné à ses débuts, et ce de façon permanente, en recevant de nombreuses parcelles de terrain, et donc des ressources minérales, pétrolières et gazières, et même des complexes hôteliers? Les contribuables canadiens ont donc été beaucoup plus généreux envers le Canadien Pacifique qu'à l'égard du Canadien National? Ce dernier doit venir demander de l'aide tous les ans, tandis que le Canadien Pacifique, je le répète, a été subventionné à perpétuité. N'est-ce pas le cas?

Mme Greene: Je n'en sais rien, sénateur. Je vais demander à mes collègues de répondre à cette question.

Le sénateur Stewart: Le ministère a la mémoire courte.

Le président: Vous ne diriez pas cela si le sénateur Sinclair était présent.

M. Jones: Les opinions varient à ce sujet. Il ne faut pas oublier que, en offrant des terres au CP, le gouvernement du jour cherchait à réaliser son objectif, soit construire un chemin de fer. Le CP a financé ces travaux par ses propres moyens, en échange des terrains.

Le sénateur Stewart: Oui, c'est ce qu'on appelle parfois une dépense fiscale ou quelque chose du genre. Il n'y a donc aucune différence, pour le gouvernement...

M. Jones: C'est exact.

Le sénateur Stewart: ... que la demande de vente soit présentée par le CN ou par le CP?

M. Jones: Ou par toute autre compagnie ferroviaire assujettie à la réglementation fédérale en vertu de la loi.

Le sénateur Stewart: Selon le gouvernement, une compagnie ferroviaire exploitée par le CN n'a pas plus d'obligations que celle qu'exploite le Canadien Pacifique?

Mme Greene: Non.

Le sénateur Stewart: Vous l'avez peut-être entendu, j'ai déjà demandé plus tôt s'il existait des statistiques sur les effets de la déréglementation du camionnage. Avez-vous ces chiffres?

Mme Greene: Nous avons certaines statistiques sur la déréglementation du camionnage.

Le sénateur Stewart: Au sujet des accidents de la route?

Mme Greene: Sur quoi au juste? Sur le nombre d'accidents qui ont eu lieu depuis 1987, par exemple?

Le sénateur Stewart: Oui. Ma question était vague. Je n'ai pas eu l'occasion de relire les délibérations des audiences de 1987. Toutefois, certains ont soutenu que les gouvernements provinciaux auront de plus en plus de problèmes en raison de la déréglementation du camionnage au niveau fédéral et que l'on assistera presque inévitablement, au Canada comme aux États-Unis, à une hausse du nombre d'accidents de la route dus à la politique fédérale.

J'ai oublié précisément ce que le gouvernement avait convenu de faire au sujet de ces statistiques, mais si je ne m'abuse, il a pris une décision. Cela vous rappelle-t-il quelque chose?

[Text]

Ms. Greene: In terms of the agreement to provide—

Senator Stewart: Information with regard to any evidence, conclusive or otherwise, that the de-regulation of the trucking industry was a cause of increased accidents on the highway.

Ms. Greene: Senator, I will look and see what information we have on that. I undertake to supply it.

Senator Stewart: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: We will wind up now with Senator Graham.

Senator Graham: Thank you, Mr. Chairman, and I am very mindful of the old maxim that the mind can only absorb what the seat can stand. I will be brief.

With regard to subsidies, Ms. Greene, I intend to ask a couple of questions, but it may be that you will want to look at the whole structure of subsidies and supply us with that kind of information, and then perhaps, Mr. Chairman, we could examine it at a future date.

Before I come to that, I want to refer to the Central Western Railway in Alberta, which would be, I guess, the first so-called shortline in Canada. I have examined a report done by the University of Manitoba, Senator Molgat.

Senator Molgat: Great source, excellent source.

Senator Graham: "Transport Institute, Shortline Railways, Experience in the United States and Canada"—although the Canadian experience has been rather abbreviated or rather short—by Arthur G. Wilson, John Heads, and Denver Tolliver, with, I believe, Mr. Heads being the principal architect of the report. It refers to (v) in the introduction, that CWR assistance from government has consisted of \$1,750,000 plus \$196,000 given in 1986 towards start-up costs.

Are you aware whether any of the proposed buyers for the Truro-Sydney line are asking for this kind, or any kind, of government assistance?

Ms. Greene: Not that I am aware of, senator.

Senator Graham: Would the government contemplate providing any assistance of that nature?

Ms. Greene: I certainly have no instructions in that regard, and no indication in that regard.

Senator Graham: But as a general principle, would it contemplate that kind of assistance?

Ms. Greene: Not as a general principle, no.

Mr. Jones: I think we should also clarify that it is all a matter of definition of what is a subsidy. Central Western Railway, indirectly, is paying back that money through a decrease in rate, so the government, I guess you could say, in an attempt to start the first shortline, was indirectly offering a loan guarantee or putting some money up front which it is getting back on a weekly, daily, or monthly basis or some portion thereof.

Senator Graham: I was wondering whether they would give the same assistance to the third shortline?

[Traduction]

Mme Greene: Au sujet de l'entente visant à fournir . . .

Le sénateur Stewart: Tout renseignement concernant des preuves, concluantes ou non, que la déréglementation du camionnage a entraîné une augmentation des accidents de la route.

Mme Greene: Sénateur, je vais vérifier s'il y a des données à ce sujet. Je m'engage à vous les fournir.

Le sénateur Stewart: Merci, monsieur le président.

Le président: Nous allons conclure avec l'intervention du sénateur Graham.

Le sénateur Graham: Merci, monsieur le président. Je n'oublie pas le vieux dicton selon lequel il ne faut pas abuser des bonnes choses. Je serai bref.

En ce qui concerne les subventions, madame Greene, je vais vous poser deux questions, mais vous voudrez peut-être examiner toute la structure des subventions et nous fournir ensuite ces renseignements. Nous pourrions alors les examiner à une date ultérieure, monsieur le président.

Auparavant, je voudrais parler du chemin de fer Central Western de l'Alberta, qui est, je suppose le premier chemin de fer dit secondaire au Canada. J'ai examiné un rapport préparé par l'Université du Manitoba, sénateur Molgat.

Le sénateur Molgat: Excellente source d'information.

Le sénateur Graham: C'est un rapport de l'Institut des transports sur les chemins de fer secondaires—l'expérience aux États-Unis et au Canada—même si l'expérience canadienne a été plutôt brève. Les auteurs sont Arthur G. Wilson, John Heads et Denver Tolliver mais, si je ne m'abuse, M. Heads est le maître d'œuvre de ce projet. A l'alinéa (v) de l'introduction, il est dit que le Central Western a reçu du gouvernement une aide financière de 1 750 000 \$, outre une somme de 196 000 \$ reçue en 1986 au titre des frais de démarrage.

À votre connaissance, l'un des acheteurs éventuels de la voie reliant Truro à Sydney a-t-il demandé une aide gouvernementale de cet ordre?

Mme Greene: Pas à ma connaissance, sénateur.

Le sénateur Graham: Le gouvernement envisage-t-il de fournir ce genre d'aide?

Mme Greene: Je n'ai reçu aucune consigne à cet égard et je n'en ai pas la moindre idée.

Le sénateur Graham: En principe, le gouvernement envisagerait-il d'offrir ce genre d'aide?

Mme Greene: Non, pas en principe.

M. Jones: Il convient également de préciser que tout cela revient à la définition d'une subvention. Le chemin de fer Central Western rembourse indirectement cet argent grâce à une diminution des taux; donc, on peut dire que le gouvernement, en vue de faciliter le lancement du premier chemin de fer secondaire, a offert indirectement une garantie de prêt ou avancé de l'argent qu'il récupère sur une base hebdomadaire, quotidienne ou mensuelle, ou selon une autre formule.

Le sénateur Graham: Je me demandais s'il était prêt à accorder la même aide au troisième chemin de fer secondaire?

[Text]

Mr. Jones: We have not given a subsidy to other shortlines. That one is a grain-dependent shortline, primarily. We have been asked by other parties interested in setting up shortlines in the grain area, and our answer has been no, that this was a pilot project, it is up and running, and it has demonstrated that it can work. We expect entrepreneurial principles to prevail in future shortlines.

Senator Graham: The federal government has, in the past, I believe, provided federal subsidies for crossing surface grades and the like, in the area of maybe 80 percent. Is that true?

Mr. Jones: I do not know what the percentages are, I am sorry, but there are programs or there were programs, yes.

Ms. Greene: Yes, there were programs.

Senator Graham: They were abandoned and those subsidies are no longer provided?

Ms. Greene: There is a very small program for level crossings.

Senator Graham: What I am leading to, Mr. Chairman, is whether or not the Government of Canada believes that the provinces can handle the costs associated with CN rail sales, an example being the Truro-Sydney line, in view of the fact that you have withdrawn those federal subsidies? Would that become another burden for the province? I am talking about safety, level rail crossings, whatever.

Ms. Greene: No more so than is the case now, senator. The program is as large as it is.

Ms. Greene: I am wondering whether the potential private operator would have deep enough pockets to be able to do that in the interests of safety with respect to the people who live along the line and use the level crossings.

Ms. Greene: As you know, the operator will be regulated, with respect to safety—

Senator Graham: By whom?

Ms. Greene: ... and presumably will earn enough from the operation to ensure that maintenance is done adequately to keep the operation safe.

Senator Graham: Forgive me, and I do not want to interrupt you. I am thinking in terms of, again, if it becomes a provincial burden because the jurisdiction—if it is a shortline operation in Nova Scotia, if there is such a thing, it then becomes a provincial responsibility. Is that not correct?

Ms. Greene: Hopefully, it would not become a governmental responsibility. Hopefully, it would be maintained in a manner drawn from the economic rent of the operation.

Senator Graham: But the jurisdiction would rest with the province?

Ms. Greene: Yes, the jurisdiction would be with the province.

[Traduction]

M. Jones: Nous n'avons pas accordé de subvention aux autres chemins de fer secondaires. Le CW est un chemin de fer secondaire essentiellement tributaire du transport de céréales. Nous avons reçu des demandes de la part d'autres parties désireuses d'exploiter des lignes secondaires pour le transport des céréales, et notre réponse a été négative, car il s'agit d'un projet pilote, actuellement en cours, qui a déjà fait ses preuves. Nous espérons que les principes commerciaux prévaudront pour les futurs chemins de fer secondaires.

Le sénateur Graham: Dans le passé, si je ne m'abuse, le gouvernement fédéral a subventionné, parfois jusqu'à concurrence de 80 p. 100, la construction de passages à niveau. Est-ce vrai?

M. Jones: Je ne connais pas les taux, je le regrette, mais certains programmes sont ou ont été en vigueur, en effet.

Mme Greene: Oui, il y a eu des programmes.

Le sénateur Graham: Ils ont été supprimés et ces subventions n'existent plus?

Mme Greene: Un tout petit programme est en vigueur pour les passages à niveau.

Le sénateur Graham: Ce que je veux savoir, monsieur le président, c'est si le gouvernement du Canada croit ou non que les provinces peuvent assumer les frais liés à la vente de voies du CN, par exemple la ligne reliant Truro à Sydney, étant donné que ces subventions fédérales ont été supprimées? Cela représentera-t-il un fardeau supplémentaire pour la province? Je pense aux questions de sécurité, aux passages à niveau, et autres.

Mme Greene: Il n'y aura rien de plus qu'à l'heure actuelle, sénateur. Le programme est déjà assez important.

Le sénateur Graham: Je me demande si l'exploitant privé éventuel aura les reins assez solides pour prendre les mesures de sécurité qui s'imposent pour les gens qui habitent le long de la voie ferrée et qui utilisent les passages à niveau.

Mme Greene: Comme vous le savez, l'exploitant sera assujéti à une réglementation en matière de sécurité...

Le sénateur Graham: Laquelle?

Mme Greene: ... et la ligne sera sans doute suffisamment rentable pour garantir un entretien suffisant pour assurer la sécurité du public.

Le sénateur Graham: Pardonnez-moi, je ne veux pas vous interrompre. Ce que je veux dire, je le répète, cela risque de représenter un fardeau pour une province du fait de la compétence—s'il s'agit d'un chemin de fer secondaire de la Nouvelle-Écosse, s'il en existe, il tombera alors sous la responsabilité de la province. Est-ce que je me trompe?

Mme Greene: Il faut espérer que ce chemin de fer ne tombera pas sous la responsabilité du gouvernement. Il faut espérer qu'il sera entretenu grâce aux recettes découlant de l'exploitation.

Le sénateur Graham: Mais il relèvera néanmoins de la compétence provinciale?

Mme Greene: Oui, vous avez raison.

[Text]

Senator Graham: Mr. Chairman, this is just the tip of the iceberg because, again in the same report with respect to subsidies, and I read on page 46 of this excellent report from the Transport Institute of the University of Manitoba—

Senator Molgat: Impeccable.

Senator Graham: We are talking in terms of overall subsidies, and I will read you one sentence. I am sure Senator Spivak would agree with our friend on the University of Manitoba.

Senator Spivak: Absolutely.

Senator Graham: From page 46, "The most notable exception was the method of payment of the Crow benefit . . .", and we are talking Western Grain Transportation Act passed in 1983.

"The most notable exception was the method of payment of the Crow benefit established to be \$658.7 million annually." I would be interested, Mr. Chairman, to know the structure of subsidies. How much of a subsidy is there in the Crow? What kind of a subsidy comes into Ontario? What kind of a subsidy comes into Atlantic Canada? What kind of a subsidy goes into Quebec? What kind of a subsidy does it take to operate the Truro-to-Sydney line to make it "marginally" profitable? Could you undertake to provide us with that?

Ms. Greene: On the latter part of your question first, senator, regarding the Truro-Sydney line, my understanding is that line is not now subsidized, that in fact the traffic on the line makes sure the line pays for itself. With respect to how much is in the Crow subsidy, I think it is about \$750 million.

Senator Graham: What was that again?

Ms. Greene: With respect to the western grain transportation subsidy, I think the overall amount was about \$750 million. I am not sure I have understood the question entirely.

Senator Graham: Let me give you an example. Perhaps Senator Forrestall can help me. I am thinking, for instance, of the Maritime Freight Rates Assistance Act—

Ms. Greene: My colleagues can answer.

Senator Graham: . . . as an example of a subsidy.

Ms. Greene: Yes, we have those numbers.

Senator Graham: If, for instance, in Western Canada assistance has been provided to purchase rolling stock to transport grain, I am interested in that, and double deckers and whatever. But I think, Mr. Chairman, that is too exhaustive and too big a subject for us to examine today. However, it would be very helpful if the witnesses, who have been so helpful at this hearing, could provide us with that information, and perhaps they would be willing to come back and we could discuss the matter further.

[Traduction]

Le sénateur Graham: Monsieur le président, ce n'est que la pointe de l'iceberg, car on peut lire dans le même rapport au sujet des subventions—et je me reporte à la page 46 de cet excellent rapport de l'Institut des transports de l'Université du Manitoba . . .

Le sénateur Molgat: Impeccable.

Le sénateur Graham: Il est question de subventions globales, mais je vais vous en lire une phrase. Je suis sûr que le sénateur Spivak partagera l'avis de notre ami de l'Université du Manitoba.

Le sénateur Spivak: Absolument.

Le sénateur Graham: Il est dit à la page 46 : «L'exception la plus remarquable était la méthode de paiement de la subvention du Corbeau . . .», et nous parlons de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest adoptée en 1983.

«L'exception la plus remarquable était la méthode de paiement de la subvention du Corbeau, fixée au départ à 658,7 millions de dollars par an.» J'aimerais beaucoup connaître la structure des subventions, monsieur le président. A quel taux est subventionné le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau? Quelle sorte de subvention reçoit l'Ontario? A combien se montent les subventions à la région de l'Atlantique? Quelle est la subvention accordée au Québec? Quelle subvention faut-il accorder à l'exploitation de la voie reliant Truro à Sydney pour qu'elle devienne «très légèrement» rentable? Pouvez-vous vous engager à nous fournir ces renseignements?

Mme Greene: Pour répondre en premier à la dernière partie de votre question, sénateur, au sujet de la ligne Truro-Sydney, je crois savoir que celle-ci n'est plus subventionnée, et que la ligne s'autofinance grâce au trafic acheminé sur cette voie. Quant à la subvention du Nid-de-Corbeau, je pense qu'elle s'élève à environ 750 millions de dollars.

Le sénateur Graham: Pouvez-vous répéter?

Mme Greene: Pour ce qui est de la subvention au transport du grain de l'Ouest, je crois que le montant global s'élevait à 750 millions de dollars. Je ne suis pas certaine d'avoir compris toute votre question.

Le sénateur Graham: Permettez-moi de vous citer un exemple. Le sénateur Forrestall pourra me venir en aide. Je pense par exemple à la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces maritimes . . .

Mme Greene: Mes collègues vont répondre à cette question.

Le sénateur Graham: . . . comme exemple de subvention.

Mme Greene: Oui, nous avons ces données.

Le sénateur Graham: Si, par exemple, dans l'ouest du Canada, le gouvernement a subventionné l'achat de matériel roulant destiné au transport du grain, j'aimerais connaître le montant, ainsi que les subventions aux trains à deux niveaux et autres. Je pense toutefois que cette question est trop vaste pour que nous puissions l'examiner aujourd'hui, monsieur le président. Cependant, il nous serait très utile que les témoins, qui nous ont beaucoup aidés au cours de cette séance, nous fournissent ces renseignements et acceptent de revenir à une date ultérieure pour approfondir la question.

[Text]

Ms. Greene: Certainly, senator. We can provide you with a table of general overall levels of Maritime Freight Rate Assistance, WGTA.

The Chairman: You are clear on the information that Senator Graham is requesting?

Senator Spivak: Broken down by category, I would have it.

Senator Graham: Broken down by category and by region.

Senator Spivak: It would be helpful to have the legislation which is in place which authorizes these kinds of subsidies.

Ms. Greene: And the legislation, yes, we can do that. When you say broken down by category, do you mean by region?

Senator Graham: By act, first, and then by region.

Senator Forrestall: One of the things we are after is to find out what the mix of total revenues is, the proportion. I do not know what we are dealing with.

Senator Graham: But also remember, you know, that if the government purchases rolling stock and makes it available, then that is a direct or indirect subsidy, and I would like to know that.

The Chairman: Thank you, Ms. Greene and Mr. Jones and Mr. Caron, very much. As some senators have suggested, we would be very grateful, should we get into trouble again, if you would come back and help us out.

Ms. Greene: It would be our pleasure, senator. Thank you.

The Chairman: We meet at 2 o'clock to hear the next brief. If this morning was Bureaucrats' Day, then this afternoon is Politicians' Day. We have the three political parties, the government and two opposition parties in Nova Scotia, and the unions who are not known to be political, ever.

The committee adjourned until 2 p.m.

Upon resuming at 2 p.m.:

The Chairman: Again, I would remind you, ladies and gentlemen, this afternoon we have an hour-long submission from the government of Nova Scotia, represented by the Honourable Ken Streach, the Minister of Transportation and Communications. Do you have Communications with you, Mr. Streach, or just Transportation?

Mr. Ken Streach, Minister of Transportation and Communications for the Government of Nova Scotia: Both Transportation and Communications.

The Chairman: From the Nova Scotia Liberal caucus, we have with us Mr. Edward Lorraine, who is the Transportation and Communications critic in the caucus. From the NDP caucus of Nova Scotia, we have with us Mr. Robert Chisholm, a member of the assembly from Halifax Atlantic. Then, of course, we have with us the union representatives. There are quite a number of people appearing on behalf of the three

[Traduction]

Mme Greene: Sans aucun doute, sénateur. Nous pouvons vous fournir un tableau indiquant les montants totaux des subventions allouées au transport des marchandises dans les provinces maritimes, ou au transport du grain de l'Ouest.

Le président: Vous avez bien compris les renseignements que demande le sénateur Graham?

Le sénateur Spivak: Ventilés par catégorie, si possible.

Le sénateur Graham: Ventilés par catégorie et par région.

Le sénateur Spivak: Il serait utile d'avoir sous les yeux les lois en vigueur qui autorisent ce genre de subventions.

Mme Greene: Et les lois aussi, c'est entendu. Lorsque vous parlez de ventilation par catégorie, voulez-vous dire par région?

Le sénateur Graham: Par loi, tout d'abord, et ensuite par région.

Le sénateur Forrestall: Nous essayons de déterminer entre autres choses comment sont réparties les recettes totales. Je ne sais pas de quoi nous parlons exactement.

Le sénateur Graham: Il ne faut pas oublier non plus que si le gouvernement achète du matériel roulant et le met à la disposition d'une société ferroviaire, il s'agit d'une subvention directe ou indirecte. J'aimerais aussi obtenir des renseignements à ce sujet.

Le président: Merci, madame Greene, monsieur Jones et monsieur Caron. Merci beaucoup. Comme l'ont dit certains sénateurs, nous vous serions très reconnaissants de bien vouloir revenir une autre fois pour nous aider dans nos délibérations, si besoin est.

Mme Greene: Avec plaisir, sénateur. Je vous remercie.

Le président: Nous reprendrons la séance à 14 heures pour entendre les prochains témoins. La matinée a été consacrée aux bureaucrates, l'après-midi sera celle des élus politiques. Nous entendrons des représentants des trois partis politiques, le gouvernement et les deux partis d'opposition de la Nouvelle-Écosse, et ceux des syndicats qui, comme chacun sait, ne font jamais de politique.

Le Comité s'ajourne jusqu'à 14 heures.

Le président: Je vous rappelle une fois de plus, mesdames et messieurs, que M. Ken Streach, ministre des Transports et des Communications de la Nouvelle-Écosse, présente cette après-midi un mémoire d'une durée d'une heure. Monsieur Streach, vous occupez-vous seulement des transports?

M. Ken Streach, ministre des Transports et des Communications pour le gouvernement de la Nouvelle-Écosse: Les transports et les communications.

Le président: Je vois. Du caucus libéral de la Nouvelle-Écosse, nous avons avec nous, M. Edward Lorraine, qui est le critique des transports et des communications. Du caucus du NPD de la Nouvelle-Écosse, nous avons avec nous M. Robert Chisholm, un député de Halifax Atlantic. Et nous avons évidemment les représentants syndicaux. Il y a un nombre assez considérable de personnes qui sont venues cette après-midi au

[Text]

unions this afternoon. The final presentation is from Enterprise Cape Breton Corporation, represented by Mr. Patrick Bates.

Again, I ask the witnesses to remember that your submissions have been received. If you can in any way summarize them, it gives the committee an opportunity for questions, which are really most important to us, because we can get into the matter by questions and answers sometimes more effectively than just reading a submission. The submissions, however, will not be lost.

Incidentally, senators, I need your assistance on something. Shall we table these submissions, or shall we append them to the record if they are not read in? What do you think we should do?

Senator Spivak: Append them to the record.

Senator Stewart: Could we hold that decision to our next meeting so that in the meantime we could look into any problems that treating the briefs in one way or another might create.

The Chairman: Yes, and there are problems, you are quite right. If that is agreed, I would accept that.

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Mr. Minister, we are delighted to see you. I do not know how you ever got out of Halifax with the snow.

Mr. Streach: I am telling you, it was difficult. With my voice today, that makes it a double problem, because I am suffering from a little bout of laryngitis.

The Chairman: Did you have more snow yesterday and today?

Mr. Streach: We had more snow last evening.

The Chairman: Mr. Minister, who is with you?

Mr. Streach: I have Don MacDougall with me, Director of our Policy Division in the department, and I am pleased that he is able to be here today. He is a long-standing public servant in the department, and I am sure he will be helpful to you and your committee as it relates to questions that you may have.

The Chairman: We know Mr. MacDougall well and favourably. All right, Mr. Minister, proceed as you wish to.

Mr. Streach: I do make some apology for the length of the presentation, but I think it is important, because of the significance of the subject matter, that we do take our time to read it into the record. Following that, I would be only too pleased to entertain questions. If that is acceptable to you, I will proceed on that basis.

The Chairman: So you will read your presentation into the record?

Mr. Streach: Yes, I would like to, sir.

I wish to thank you for calling this inquiry and welcome the opportunity to put forward the position of the government of Nova Scotia, a position we consider best serves the region, the province and Canada.

[Traduction]

nom des trois syndicats. Le mémoire final sera présenté par M. Patrick Bates de la Société d'expansion du Cap-Breton.

Je rappelle aux témoins que leurs mémoires ont été reçus. Si vous pouvez les résumer, le comité peut poser des questions, qui sont très importantes pour nous, parce que nous pouvons vraiment traiter d'un sujet en posant des questions et en recevant des réponses et ce, parfois plus efficacement qu'en lisant un mémoire. Cependant, les mémoires sont importants.

J'aimerais avoir l'aide des sénateurs. Devrions-nous déposer ces mémoires ou devrions-nous les annexer aux dossiers si on n'en donne pas lecture? Que devrions-nous faire?

Le sénateur Spivak: Annexe-les aux dossiers.

Le sénateur Stewart: Pourrions-nous prendre une décision à notre prochaine réunion? En attendant, nous pourrions examiner les problèmes que cela entraîne.

Le président: Oui, et il existe des problèmes, vous avez raison. Si cela vous convient, j'accepte cette proposition.

Des voix: D'accord.

Le président: Monsieur le ministre, nous sommes enchantés de vous voir ici. Je ne sais pas comment vous avez fait pour sortir de Halifax avec toute cette neige.

M. Streach: Cela a été difficile. Et ma voix me cause des problèmes aujourd'hui, car je souffre d'une légère laryngite.

Le président: Avez-vous encore reçu de la neige hier et aujourd'hui?

M. Streach: Il a neigé encore hier soir.

Le président: Monsieur le ministre, qui vous accompagne?

M. Streach: Je vous présente Don MacDougall, directeur de la Division de la politique de notre Ministère, et je suis heureux qu'il soit ici aujourd'hui. Il est depuis longtemps fonctionnaire au sein du Ministère, et je suis certain qu'il pourra répondre à vos questions et à celles de votre comité.

Le président: Nous connaissons bien M. MacDougall. Très bien, Monsieur le ministre, je vous cède la parole.

M. Streach: Ma présentation sera assez longue et je m'en excuse. Cependant, en raison de l'importance de cette question, je me dois de donner lecture du document destiné aux dossiers. Après mon exposé, je me ferai un plaisir de répondre aux questions. Est-ce que cela vous convient?

Le président: Vous allez donner lecture du document destiné au dossier?

M. Streach: Oui, c'est ce que j'aimerais faire.

Je vous remercie d'appeler la discussion sur cette question et je suis heureux d'exprimer la position du gouvernement de la Nouvelle-Écosse, une position qui répond adéquatement aux besoins de la région, de la province et du Canada.

[Text]

We are here today because of one 250 mile rail line, not a long distance by Canadian standards perhaps, but a very long way by any measurement of economic or social significance. Please let me explain that statement.

The history of Canada and of Nova Scotia as a founding partner of this great nation is intertwined with the development of transportation across this northern half of the continent. Nova Scotia joined Confederation on the understanding that Canada would build the Intercontinental Railway to enable our goods to compete in the marketplace of the new nation. In 1867, the Confederation agreement incorporated a national, federal commitment to rail. As the nation grew and expanded westward, so did our rail link with our countrymen all the way to the Pacific. It would, indeed, be ironic if rail continued to serve the rest of Canada while shortsighted abandonment policies deny that right to industry in eastern Nova Scotia. Let us not forget that this ribbon of steel was funded in part by the people of Nova Scotia.

That rail link from Sydney and Halifax to central Canada and beyond the Rocky Mountains is a tangible, physical bond and part of our Canadian heritage. To those of us in the extreme east, and especially in Cape Breton, that rail link and its continued operation by the federal government is a symbol of our significance in this Confederation.

In spite of the technological advance, and in spite of a strengthened and expanded highway system, and in spite of new competition from the air and marine modes, this rail link continues to be an essential part of the national transportation system that we Nova Scotians, like all Canadians, consider our birthright.

The railway continues to be an important tool for regional development. I do not base this on sentiment or nostalgia. The argument in support of the Truro-Sydney main line is one of economics—current industrial activity and future potential development.

The line, the main trunk of our industrial heartland, serves the northeastern and Cape Breton regions of Nova Scotia. It goes through eight counties with a population of some 292,000 people, over one third of Nova Scotia's population. The line terminates in industrial Cape Breton, Nova Scotia, the second largest urban area, with a population of 119,000 people. Rail provides service to all of the major industrial communities in these regions and is vital to their economic development.

Certain shippers such as Sydney Steel, Stora Forest Industries, Cape Breton Development Corporation and Trenton Works are dependent on rail to ship and receive freight. A loss of rail may mean the loss of up to 4,000 jobs in these communities; communities that traditionally have suffered earliest from economic setbacks and were the last to recover. Such a blow in these tough times would be catastrophic.

[Traduction]

Nous sommes rassemblés ici aujourd'hui en raison d'une voie de chemin de fer de 250 milles, ce qui, en vertu des normes canadiennes, n'est peut-être pas une longue distance, mais ce qui est un très long chemin sur le plan économique et social. Je m'explique.

L'histoire du Canada et de la Nouvelle-Écosse en tant que partenaires fondateurs de notre grande nation est étroitement liée à l'évolution des systèmes de transport dans la partie nord du continent. La Nouvelle-Écosse s'est jointe à la Confédération à la condition que le Canada bâtit le Chemin de fer transcanadien pour que nos produits présents sur le marché de la nouvelle nation. En 1867, l'accord de la Confédération incluait un engagement national et fédéral envers la création d'un chemin de fer. À mesure que la nation grandissait et s'étendait vers l'Ouest, notre liaison ferroviaire s'est prolongée jusqu'au Pacifique. Ce serait étrange si le réseau ferroviaire continuait à desservir le reste du Canada et si ce droit était refusé à l'industrie de la région est de la Nouvelle-Écosse par l'adoption de politiques qui manquent de vision. N'oublions pas que cette voie d'acier a été financée en partie par les habitants de la Nouvelle-Écosse.

Cette liaison ferroviaire de Sydney à Halifax au centre du Canada et au-delà des Rocheuses est un lien réel et physique et fait partie de notre patrimoine canadien. Pour ceux d'entre nous qui habitent à l'extrémité est du pays, et spécialement au Cap-Breton, cette liaison ferroviaire et son exploitation continue par le gouvernement fédéral sont un symbole de notre importance au sein de cette Confédération.

Malgré les progrès technologiques, malgré un réseau amélioré étendu de grandes routes et malgré une nouvelle concurrence du transport aérien et maritime, cette liaison ferroviaire continue d'être une partie essentielle du système de transport national que nous, les habitants de la Nouvelle-Écosse, comme tous les Canadiens, considérons comme un droit acquis.

Le chemin de fer continue d'être un élément important pour l'expansion régionale. Ce n'est pas l'émotion ni la nostalgie qui m'envahit. Les motifs militant en faveur de la voie principale reliant Truro à Sydney sont d'ordre économique—l'activité industrielle actuelle et l'expansion future possible.

Le réseau ferroviaire, le principal élément de notre centre industriel dessert les régions du nord-est, et du Cap-Breton de la Nouvelle-Écosse. Il traverse huit comtés regroupant quelque 292 000 personnes, ce qui représente plus d'un tiers de la population de la Nouvelle-Écosse. Le réseau se termine dans la région industrielle du Cap-Breton, en Nouvelle-Écosse, qui est la deuxième région urbaine en importance et qui comprend 119 000 habitants. Le chemin de fer dessert toutes les principales collectivités industrielles de ces régions et est essentiel à leur expansion économique.

Certains expéditeurs comme Sydney Steel, Stora Forest Industries, la Société d'expansion du Cap-Breton et Trento Works dépendent du chemin de fer pour expédier et recevoir des marchandises. L'élimination du chemin de fer peut signifier la perte de 4 000 emplois dans ces collectivités, qui ont été les premières à faire face au ralentissement économique et qui ont été les dernières à s'en remettre. Un tel coup au moment où nous traversons une période difficile serait catastrophique.

[Text]

Any hope of economic expansion or stability in this part of Nova Scotia lies in a flexible transportation system that provides the speed of highway with the long-distance cost and weight advantages of rail. To provide less is to abandon, not a rail line, but an entire region of this country.

I recognize that we are here today to discuss a sale, not an abandonment; but, to many people in eastern Nova Scotia, this offer for sale is the opening gambit in CN's move to abandon a main line. Whether you believe that, senators, or whether I believe it as a minister in the government of Nova Scotia is not the issue. The point is that CN's proposed sale does nothing for shipper confidence that the line will remain open in the future. In fact, the uncertainty alone will be the cause of decreased confidence and traffic. Unfortunately, modal shifts by firms fearing the sale could lead to losses in rail traffic and result in the eventual abandonment of the line.

If we appear to be suspicious, Mr. Chairman, you must place it in the context of our recent experience with rail. Since the seventies, we have lost some 40 per cent of our provincial rail service. Between 1975 and 1991, CN downsized its system in Nova Scotia through the abandonment of some 522 miles of branch line. A vital skeleton remains, comprising the main lines between Halifax and Moncton, and Truro and Sydney, and two recently shortened branch lines. I do not have the distance of the line between Halifax and Amherst, but I think any of the senators around here who travel that distance would understand that if we see an abandonment of the Truro to Sydney line and all that is left is the Halifax to Amherst line, then you will find that the figure is then 522 miles plus some 250 miles from Truro to Sydney. We will be left with about 150 miles of rail in Nova Scotia. It is, therefore, essential that we protect the last significant line to feed the Halifax-Moncton main line. The Truro-Sydney rail line is an important contributor to the viability of the main line between Halifax and Moncton. Not only is this service vital to Nova Scotia, it provides an important intermodal service to Newfoundland, especially for time-sensitive traffic to the west coast. North Sydney and Sydport serve as "reload" centres for Newfoundland traffic. In addition, an increasing number of containers are going by rail to North Sydney and then over the road to Newfoundland via Marine Atlantic.

A consultant study estimated that in 1989, 1.7 million tonnes of carload traffic moved over that line. The study also noted the line was slightly above the break even point. CN's information brief of September 26, 1991, reports that 1.75 million tonnes moved in 23,000 carloads in 1990. It also states that the line serves 150 customers. A list is attached to this submission of the major industries employing rail car service, their location and products produced. You will note a number of dangerous goods are carried on the Truro-Sydney rail line that might otherwise travel on our highways.

[Traduction]

Tout espoir d'expansion ou de stabilité économiques dans cette partie de la Nouvelle-Écosse dépend d'un réseau de transport souple qui allie la vitesse des grandes routes aux avantages du chemin de fer en ce qui a trait au coût et au poids pour de longs parcours. Assurer un service de moindre importance signifie l'abandon non seulement d'une voie de chemin de fer, mais aussi d'une région complète de notre pays.

Je sais que nous sommes ici aujourd'hui pour discuter d'une vente et non de l'abandon. Cependant, pour de nombreux habitants de la région de l'est de la Nouvelle-Écosse, cette offre de vente est une manœuvre du CN pour en arriver à abandonner une voie principale. Il n'est pas important de savoir si vous, en tant que sénateurs, ou si moi, en tant que ministre, du gouvernement de la Nouvelle-Écosse, croyons cette ruse. Ce qui est important, c'est que la vente proposée par le CN n'indique pas aux expéditeurs si la voie restera ouverte. En fait, l'incertitude causera à elle seule une diminution de la confiance et du trafic. Malheureusement, les changements de modes de transport effectués par des sociétés qui craignent la vente pourraient entraîner des pertes dans le trafic ferroviaire et l'abandon éventuel de la voie.

Si nous semblons être méfiants, Monsieur le président, vous devez tenir compte de notre récente expérience. Depuis les années 70, nous avons perdu quelque 40 p. 100 de notre service ferroviaire provincial. Entre 1974 et 1991, le CN a réduit son réseau en Nouvelle-Écosse en abandonnant quelque 222 milles de voies d'embranchement. Le réseau a été réduit au strict minimum; il comprend les voies principales entre Halifax et Moncton et entre Truro et Sydney ainsi que deux voies d'embranchement qui viennent d'être réduites. Je ne connais pas la distance entre Halifax et Amherst; cependant, si la voie entre Truro et Sydney est abandonnée et s'il ne reste que la voie entre Halifax et Amherst, cela représente 522 milles plus quelque 250 milles de Truro à Sydney. Il ne restera qu'environ 150 milles de chemin de fer en Nouvelle-Écosse. Par conséquent, nous devons protéger la dernière voie importante pour alimenter la voie principale entre Halifax et Moncton. La voie de chemin de fer entre Truro et Sydney contribue de façon importante à la viabilité de la voie principale entre Halifax et Moncton. Ce service est essentiel à la Nouvelle-Écosse et il assure un service intermodal important à Terre-Neuve, spécialement pour le trafic vers la côte ouest, où le temps est un facteur essentiel. North Sydney et Sydport sont des centres de «rechargement» pour le trafic de Terre-Neuve. De plus, un nombre croissant de conteneurs sont expédiés par chemin de fer à North Sydney et ensuite par bateau à Terre-Neuve par l'entremise de Marine Atlantic.

D'après une étude d'experts-conseils, 1,7 million de tonnes de marchandises expédiées par wagon complet ont traversé cette voie en 1989. L'étude montre également que la voie était légèrement au-dessus du seuil de la rentabilité. Dans un mémoire du CN en date du 26 septembre 1991, on signale que 1,75 million de tonnes ont été placées dans 23 000 wagons complets en 1990. On indique également que la voie dessert 150 clients. Vous trouvez ci-joint une liste des principales industries qui utilisent le service ferroviaire ainsi que leurs emplacements et les biens qu'elles produisent. Vous remarquerez que certains produits dangereux sont transportés sur la voie

[Text]

Quite simply, the province of Nova Scotia insists that rail service to Sydney must be maintained. The only way to guarantee that is if the federal government meets its constitutional responsibility to maintain essential rail service. We have some very specific concerns about the viability of a shortline operation on this line.

A shortline railway generally is an independently owned or operated rail line interconnecting with a main line. A shortline railway can realize certain cost reductions such as a lower overhead or rail costs which cannot be implemented by a Class 1 railway such as CN.

Typically, a shortline is undercapitalized, and there is little reserve for the inevitable disaster such as a derailment, major bridge replacement, extreme bad weather or a downturn in business.

For example, a thinly capitalized shortline operator might not be able to weather a prolonged recession.

If the Truro-Sydney line is to remain profitable, we must ensure the present traffic is not shifted to intermodal. In other words, CN must not compete with its own shortline. In addition, shortlines must have an adequate traffic base, suitable equipment, and an equitable revenue sharing and traffic inter-switching with the mainline railways.

Two major bridges, the Canso Causeway and the Grand Narrows Bridge, are located on the Truro-Sydney rail line. They could be a crippling liability for a shortline in the event of an accident or need for replacement.

The Canso Causeway bridge is a combined rail and highway bridge located at mile 8.7 on the Sydney subdivision. CN is responsible for any work associated with the track infrastructure. The province and CN are jointly responsible for the entire cost of the operation, the ordinary maintenance and the replacement of the bridge.

The Grand Narrows railway bridge crosses the Barra Strait. CN is solely responsible for its operation, maintenance and replacement. A major rehabilitation program was undertaken recently, and it is believed the bridge is now in good condition. A shortline operator must provide continued service and address any problems with these structures, both of which must be opened for marine traffic. These bridges represent perfect examples of the federal government's responsibility in both marine and rail facilities.

The federal government must ensure that the line survives a natural disaster or business failure. The track is on land owned by the federal government through the Government of Canada Railway. CN rail is responsible for the management of that land. Any sale of the Truro-Sydney line, therefore, would have

[Traduction]

allant de Truro à Sydney; si cela n'était pas possible, ils seraient transportés sur nos grand-routes.

Simplement, la province de la Nouvelle-Écosse soutient que le service ferroviaire vers Sydney devrait être maintenu. Le gouvernement fédéral devrait assumer sa responsabilité constitutionnelle qui est de maintenir un service ferroviaire essentiel. Nous nous inquiétons très particulièrement de la viabilité de l'exploitation d'une voie secondaire.

Généralement, une voie de chemin de fer secondaire est exploitée de façon indépendante et est reliée à une voie principale. Elle peut permettre de réaliser certaines réductions de coûts comme une diminution des frais généraux ou des dépenses liées à l'exploitation d'un réseau ferroviaire qui ne peuvent être réalisées par un service ferroviaire de classe I comme le CN.

Une voie secondaire est généralement sous-financée, et il n'y a peu de fonds de réserve pour les catastrophes inévitables comme les déraillements, le remplacement de ponts importants, le temps très mauvais ou une baisse des affaires.

Par exemple, un exploitant de voie secondaire disposant de peu de capital peut ne pas passer à travers une récession prolongée.

Si la voie entre Truro et Sydney continue d'être rentable, nous devons nous assurer que le trafic actuel ne devient pas un service intermodal. En d'autres mots, le CN ne doit pas faire la concurrence à sa propre voie secondaire. De plus, les voies secondaires doivent avoir une zone de trafic adéquate, de l'équipement convenable ainsi qu'un partage des recettes et un service d'aiguillage équitables avec les réseaux des voies principales.

Deux ponts importants, le pont-jetée de Canso et le Grand Narrows, sont situés sur la voie de chemin de fer entre Truro et Sydney. Ils pourraient devenir une responsabilité écrasante pour une voie secondaire en cas d'accident ou de remplacement des ponts.

Le pont-jetée de Canso est un pont pour le transport ferroviaire ou routier situé à la borne miliaire 8.7 dans le lotissement de Sydney. Le CN est responsable des travaux concernant l'infrastructure de la voie ferrée. La province et le CN sont conjointement responsables de l'ensemble des coûts d'exploitation, d'entretien ordinaire et de remplacement du pont.

Le pont Grand Narrows, pour le transport ferroviaire, traverse le détroit de Barra. Le CN est l'unique responsable de son exploitation, de son entretien et de son remplacement. Un important programme de réfection a été récemment entrepris, et on croit que le pont est maintenant en bon état. Un exploitant de voie secondaire doit assurer un service continu et régler les problèmes liés à ces structures, dont les deux peuvent être ouvertes pour permettre le trafic maritime. Ces ponts sont des exemples parfaits de la responsabilité du gouvernement fédéral en ce qui a trait aux installations maritimes et ferroviaires.

Le gouvernement fédéral doit pouvoir garantir que la voie demeure après une catastrophe naturelle ou une faillite commerciale. La voie ferrée se trouve sur une terre qui appartient au gouvernement fédéral par l'entremise des chemins de fer du gouvernement du Canada. Le CN est responsable de la gestion

[Text]

to be approved by the federal Governor in Council. Furthermore, there may be a "trust" deed in place covering the conveyance by the province of Nova Scotia to the Government of Canada of a major portion of this line. In the event of the sale of the Truro-Sydney service to a shortline operator, one means of protecting the service would be if the federal government retained the land and leased it to the shortline operator.

A shortline operator may wish to come under provincial jurisdiction. If this were to occur, the shortline would have to incorporate under an act of the Nova Scotia legislature. The province would then need time to address a number of issues, including a review of our Railway Act and regulations concerning rail operations and rail safety. In the event approval is given to the Truro-Sydney line, the federal government would need to assist in the safety inspection of the line, as the province does not have staff with experience in rail operations.

Nova Scotia views rail service as vital to the regional economic interests. We were early proponents of, and participants, in the essential rail network project. We are the only Canadian jurisdiction that does not collect rail fuel tax. As an indication of our faith in this particular line, we are, even now, constructing a rail overpass as part of the approach to the Grand Narrows highway bridge.

To reiterate, the Truro-Sydney rail service is important simply because the line is vital to the economic health of Cape Breton and northeastern Nova Scotia, the industrial heartland of our province. It keeps significant quantities of dangerous goods off our highways. It is an important feeder to the Halifax-Moncton main line, and it is an important intermodal link with Newfoundland. It also helps keep Nova Scotia competitive in the national and international markets.

The Truro-Sydney rail line is a profitable component of CN's rail network and is an essential building block for current and potential economic development. The National Transportation Agency will not allow abandonment of the line because it is profitable and required in the public interest.

The province opposes the abdication by CN and the federal government of their responsibility to maintain rail service to Sydney. We believe that the national government has an obligation to ensure equitable, available and affordable infrastructure throughout Canada.

This rail service, along with our highway, sea and air links, is an integral part of our transportation network. Without this line, and without federal commitment to retaining it, the eastern provinces are placed at a serious, economic and competitive disadvantage.

Let us not forget that the National Transportation Act of 1987 recognizes transportation as a key to regional economic

[Traduction]

de cette terre. Par conséquent, toute vente de la voie reliant Truro à Sydney devrait être approuvée par le gouverneur en conseil fédéral. De plus, on pourrait établir un acte de fiducie qui porterait sur la cession par la province de la Nouvelle-Écosse au gouvernement du Canada d'une partie importante de cette voie. Si le service entre Truro et Sydney était vendu à un exploitant de voie secondaire, on pourrait protéger le service si le gouvernement fédéral conservait la terre et la louait à l'exploitant de voie secondaire.

Un exploitant à voie secondaire pourrait être soumis à une autorité provinciale. Si tel était le cas, la voie secondaire devrait être constituée en société en vertu d'une loi de l'assemblée législative de la Nouvelle-Écosse. La province aurait ensuite besoin de temps pour aborder certaines questions, y compris un examen de notre loi sur les chemins de fer et de son règlement d'application concernant l'exploitation et la sécurité du service ferroviaire. Si la voie entre Truro et Sydney était approuvée, le gouvernement fédéral devrait aider à faire l'inspection de sécurité de la voie puisque la province n'a pas d'employés qui connaissent les opérations ferroviaires.

La Nouvelle-Écosse considère que le service ferroviaire est essentiel aux intérêts économiques régionaux. Nous avons été les premiers défenseurs du projet concernant un réseau ferroviaire essentiel et nous avons participé à ce projet. Nous sommes la seule autorité canadienne qui ne perçoive pas de taxe sur les carburants pour l'industrie ferroviaire. Pour montrer notre confiance en cette voie particulière, nous sommes, même maintenant, en train de construire un viaduc pour le trafic ferroviaire sur le pont Grand Narrows destiné au transport routier.

Je répète. Le service ferroviaire entre Truro et Sydney est important simplement parce que la voie est essentielle à la santé économique du Cap-Breton, de la région du nord-est de la Nouvelle-Écosse, le centre industriel de notre province. Ainsi, des quantités importantes de produits dangereux ne se retrouvent pas sur nos grandes routes. C'est une importante voie qui communique avec la voie principale allant de Halifax à Moncton, et elle est un lien intermodal important avec Terre-Neuve. Elle permet aussi à la Nouvelle-Écosse de jouer un rôle dans les marchés national et international.

La voie de chemin de fer entre Truro et Sydney est un élément rentable du réseau ferroviaire du CN et est essentielle à l'expansion économique actuelle et future. L'Office national des transports ne permettra pas l'abandon de la voie parce qu'elle est rentable et nécessaire dans l'intérêt du public.

La province s'oppose à ce que le CN et le gouvernement fédéral renoncent à leur responsabilité à maintenir le service ferroviaire à Sydney. Nous croyons que le gouvernement national a l'obligation d'assurer une infrastructure équitable, disponible et abordable dans tout le Canada.

Ce service ferroviaire et nos réseaux routier, maritime et aérien sont une partie intégrante de notre réseau de transport global. Sans cette voie et sans l'engagement fédéral de la conserver, les provinces maritimes sont désavantagées sur le plan de l'activité économique et de la concurrence.

N'oublions pas que la loi de 1987 sur les transports nationaux reconnaît les transports comme un élément clé de l'expansion économique régionale, et l'absence de services con-

[Text]

development, and failure to ensure continued service on this line would betray the Canadian principle of regional equity.

The problem we face with the Truro-Sydney line is simply a manifestation of a larger problem. Canada today is faced with the challenge of competing in international markets, just as Nova Scotia at the time of Confederation faced competing in a broader, national market. Governments and the railways must cooperate to upgrade rail service, expand intermodal container terminals and improve port operations at Halifax and Sydney.

Nova Scotia believes that the necessary transportation infrastructure must be in place to enable Canada to address the competitive challenge of that global marketplace. Steps have already been taken by this province to ensure the necessary transportation infrastructure is indeed in place. We have worked with CN to implement double-stack container service between Halifax and central Canada and to establish an intermodal terminal at Richmond yard. The government of Nova Scotia is the largest contributor to the Halifax-Dartmouth Port Development Commission, the agency charged with promoting the port of Halifax. We have committed ourselves to the completion of an Atlantic expressway to ensure our goods are able to reach the markets of central Canada and the United States. The province is actively backing the establishment of additional international air services at the Halifax airport. Finally, we are cooperating with the other Atlantic provinces to harmonize or indeed eliminate transportation regulations that ensure that goods move freely within the region.

Canada must adopt a new vision of transportation as we celebrate 125 years of Confederation. Some of the issues which must be addressed are to determine the future role of the rail mode and particularly that of CN in the future development of this country, and to define an essential rail network incorporating vital rail links such as the Sydney to Truro line.

As part of this strategic planning exercise, the National Transportation Agency should examine a multitude of rail issues, including the effects on the viability of shortlines of competing mainline intermodal operations; the contribution of branch lines to the profitability of the main line; the management and the operating procedures of the main line railways to determine what steps can be taken to make them more efficient; the feasibility and the effects of a railway becoming a wholesaler of intermodal and carload services; the feasibility of railways allowing other companies to operate trains on their lines; the consequences of the possible creation of a number of cooperating regional railways; the feasibility of a direct rail link between the Maritimes and the United States; the privatization of CN and the effects the creation of shortlines will have on national rail service; and the feasibility of the private sector providing high speed rail passenger service and electrification of the railway.

[Traduction]

tinus sur cette voie trahiraient le principe canadien d'équité régionale.

Le problème auquel nous faisons face en ce qui a trait à la voie reliant Truro à Sydney est simplement la manifestation d'un problème plus considérable. Le Canada d'aujourd'hui a un rôle à jouer sur les marchés internationaux, tout comme la Nouvelle-Écosse avait, au moment de la Confédération, un rôle à jouer sur le marché national plus étendu. Les gouvernements et les chemins de fer doivent participer à l'amélioration du service ferroviaire et des opérations portuaires à Halifax et à Sydney ainsi qu'à l'expansion des terminaux intermodaux à conteneurs.

La Nouvelle-Écosse croit que l'infrastructure nécessaire du transport doit être en place pour permettre au Canada de jouer son rôle sur le marché mondial. Notre province a déjà pris des mesures pour s'assurer que l'infrastructure nécessaire en matière de transport est vraiment en place. Nous avons collaboré avec le CN pour offrir un service de conteneurs à deux niveaux de chargement entre Halifax et pour établir un terminus intermodal à la gare de triage de Richmond. Le gouvernement de la Nouvelle-Écosse est l'organisme qui aide le plus la Halifax-Dartmouth Port Development Commission, qui est chargée de mettre en valeur le port de Halifax. Nous nous sommes engagés à terminer une voie rapide dans la région de l'Atlantique pour que nos produits atteignent les marchés du centre du Canada et des États-Unis. La province appuie activement la création d'autres services aériens internationaux à l'aéroport de Halifax. En dernier lieu, nous travaillons avec les autres provinces de l'Atlantique pour harmoniser ou même éliminer les règlements sur le transport pour que les biens soient transportés librement dans la région.

Le Canada doit adopter une nouvelle vision au moment où nous célébrons les 125 ans de la Confédération. Nous devons déterminer le rôle futur du réseau ferroviaire et particulièrement celui du CN dans l'essor de notre pays et nous devons définir un réseau ferroviaire essentiel qui incorpore des voies de chemin de fer vitales comme la voie entre Sydney et Truro.

Dans le cadre de cet exercice de planification stratégique, l'Office national des transports devrait examiner une multitude de questions pertinentes, y compris les répercussions sur la viabilité des voies secondaires qui rivalisent avec le service intermodal à voie principale; la contribution des voies d'embranchement à la rentabilité de la voie principale; la gestion et les procédures d'exploitation des services à voie principale pour déterminer les mesures qui peuvent être prises pour les rendre plus efficaces; la faisabilité et les répercussions d'un service ferroviaire qui devient un grossiste de services intermodaux et à wagon complet; la faisabilité d'un réseau ferroviaire qui permet à d'autres compagnies d'exploiter des trains sur ses voies; les conséquences de la création possible d'un certain nombre de services ferroviaires régionaux qui collaborent; la faisabilité d'une liaison ferroviaire directe entre les Maritimes et les États-Unis; la privatisation du CN et les répercussions que la création de voies secondaires aura sur le service ferroviaire national; et la faisabilité de l'implantation de trains de voyageurs à grande vitesse et de l'électrification du réseau ferroviaire par le secteur privé.

[Text]

Senators, in summary, the position of the government of Nova Scotia is that we are not prepared to accept further rail line abandonment. Rail service was guaranteed at the time of Confederation.

The Sydney-Truro line should be designated part of Canada's essential rail network by the federal government.

CN must continue to operate the line unless it can be proved that another operator will provide better service and unless service is guaranteed by the Government of Canada.

The pending review of the National Transportation Act must do more than tinker with clauses. As it was in 1867, rail remains a critical element in the progress of this nation, and I suggest the review must lead to the establishment of a policy which reflects the vision of this nation and acknowledgement of transportation as a key to regional development.

As I mentioned to start with, Mr. Chairman, I do apologize for the length of the submission, but I felt that the significance of this particular issue, the proposed sale of this line, does represent a major issue for the government of Nova Scotia and economic activity in Nova Scotia.

The Chairman: Before I recognize Senator Stewart and Senator Graham, I want to clarify one thing which confuses me. You mention in your brief that the only way to guarantee rail service on the Truro-Sydney line is if the federal government meets its constitutional responsibility to maintain essential rail service. On the basis of what constitutional provision would you argue that there is such a provision?

Mr. Streach: We feel that when Canada was brought together as a nation and Nova Scotia joined Confederation, rail was part and parcel of the condition of Nova Scotia's potential economic development. The rail line has continued to play a significant role in that economic activity, and it is our belief that, constitutionally, we are very much in a position to lay claim to that.

The Chairman: It follows from that that CN has no legal right to sell this line?

Mr. Streach: I am not a lawyer, and I have not been able to establish a guarantee by any lawyer at this point that CN is in that position.

The Chairman: As you would expect, this is a subject which certainly seizes this committee, and we have opinions expressed which I will not go into now.

I wanted to see whether you knew something that we did not with respect to a constitutional or legal responsibility to maintain this line.

Mr. Streach: I think Don might wish to make a comment as it relates to legal aspects that we have received from the Attorney General's department.

[Traduction]

En résumé, la position du gouvernement de la Nouvelle-Écosse est que nous ne sommes pas prêts à accepter une réduction supplémentaire du service ferroviaire. C'est un service qui a été garanti au moment de la Confédération.

Le gouvernement fédéral devrait désigner la voie Sydney-Truro comme une partie du réseau ferroviaire essentiel du Canada.

Le CN doit continuer à exploiter la voie, sauf si l'on peut prouver qu'un autre exploitant assurera un meilleur service et sauf si le service est garanti par le gouvernement du Canada.

L'examen en cours de la *Loi sur les transports nationaux* ne doit pas seulement porter sur les dispositions. Comme en 1867, le service ferroviaire demeure un élément essentiel du progrès de notre nation, et, à mon avis, l'examen doit entraîner l'établissement d'une politique qui reflète la vision de notre nation et qui reconnaît le transport comme un élément clé de l'expansion régionale.

Comme je l'ai mentionné au début, Monsieur le président, je m'excuse de la longueur du mémoire, mais je crois que l'importance de cette question particulière, soit la vente proposée de cette voie, représente un sujet important pour le gouvernement de la Nouvelle-Écosse et pour l'activité économique de cette province.

Le président: Avant que je ne donne la parole au sénateur Stewart et au sénateur Graham, je voudrais préciser une chose avec vous. Vous mentionnez que le gouvernement fédéral doit assumer sa responsabilité constitutionnelle de maintenir un service ferroviaire essentiel et que c'est là la seule façon de garantir le service ferroviaire sur la voie reliant Truro à Sydney. Vous vous appuyez sur quelle disposition constitutionnelle?

M. Streach: Nous croyons que lorsque le Canada est devenu une nation et que la Nouvelle-Écosse s'est jointe à la Confédération, le réseau ferroviaire faisait partie intégrante de la condition de l'expansion économique possible de la Nouvelle-Écosse. La voie de chemin de fer a continué de jouer un rôle important dans l'activité économique, et nous croyons que, sur le plan constitutionnel, nous pouvons faire cette revendication.

Le président: Il s'ensuit que le CN n'a aucun droit légal de vendre cette voie?

M. Streach: Je ne suis pas un avocat, et jusqu'ici aucun avocat n'a pu me confirmer que le CN est en mesure de le faire.

Le président: Comme vous pouviez vous y attendre, cette question attire l'attention du comité, et nous avons exprimé des opinions dont je ne parlerai pas pour l'instant.

Je voulais voir si vous saviez quelque chose que nous ne savions pas en ce qui a trait à une responsabilité constitutionnelle ou juridique de maintenir cette voie.

M. Streach: Don pourrait peut-être prendre la parole puisque cette question porte sur les aspects juridiques fournis par le ministère du Procureur général.

[Text]

Mr. D.J. MacDougall, Director of Transportation Policy, Department of Transportation and Communications, Government of Nova Scotia: Our Attorney General has looked into this matter and up to this time we have not found a definite constitutional written guarantee that the service would remain. Nevertheless, we do not believe that the very fact that the Constitution Act was changed has negated the original responsibility of the Government of Canada.

The Chairman: A moral responsibility?

Mr. MacDougall: A moral responsibility, yes.

Mr. Streach: Very much so.

Mr. MacDougall: Furthermore, there may in fact be a contractual obligation. Once again, this has not been definitively determined, but there may be a contractual obligation on the Government of Canada to continue to operate the line from Truro to the Cape Breton side of the Strait of Canso. We are also continuing to look at that.

The Chairman: We have the distinguished father of your Attorney General as one of our consultants. The main thrust of his submission to us has been that CN has no legal right to sell the line. So we have other opinions from CN's legal counsel, which I suppose you could consider as self-serving, but from other lawyers as well, that this is something that we will have to grapple with sooner or later. But you made the point pretty forcefully. I will come back to some of these things.

Senator Gigantès: You were not referring to article 36 of the Charter, by any chance, which talks of guaranteeing equal opportunities and reasonable equality of services among the regions, were you, sir?

Mr. MacDougall: That could be one of the arguments that we will use.

Senator Gigantès: Thank you.

Senator Stewart: The brief we have just heard holds up the prospect of the eventual abandonment of the Sydney-Truro line. We were told this morning by Canadian National that their move to have this line established as a shortline under private ownership is designed precisely to reduce the possibility of abandonment. The experience of CN, we were told, indicates that a shortline, such as is held in prospect, is far more likely to prosper than a branch line from Truro to Sydney operated by CN. The officials from the Department of Transport conveyed the impression that CN's testimony was accurate.

Why do you think that the sale of this line to a private entrepreneur is more likely to bring it to the precipice of abandonment than leaving it in the hands of CN?

Mr. Streach: I do not think there are any assurances in anyone's mind, but we in Nova Scotia have greater confidence in CN's continuing to operate the line than in a shortline operator. If CN were so sure that the shortline operator was going to be more successful than CN, then I guess we would not have any trouble being assured by either CN or the federal government if they would guarantee that this line will continue to operate well into the future. Unless we get that guarantee, I do

[Traduction]

M. D.J. MacDougall, directeur de la politique sur les transports, ministère des Transports et des Communications, gouvernement de la Nouvelle-Écosse: Notre procureur général a examiné cette question et, jusqu'à maintenant, nous n'avons trouvé aucune garantie constitutionnelle écrite précise qui montre que le service devrait demeurer en place. Cependant, nous ne croyons pas que les changements apportés à la *Loi constitutionnelle* annulent la responsabilité initiale du gouvernement du Canada.

Le président: Une responsabilité morale?

M. MacDougall: Une responsabilité morale, oui.

M. Streach: C'est exactement ça.

M. MacDougall: De plus, il pourrait y avoir une obligation contractuelle. Je répète que cela n'a pas été déterminé de façon définitive, mais il se pourrait que le gouvernement du Canada soit obligé de continuer à exploiter la voie allant de Truro au détroit de Canso, du côté du Cap-Breton. Nous examinons encore cette question.

Le président: L'un de nos experts-conseils est l'éminent père de votre procureur général. L'élément principal de votre mémoire est que le CN n'a pas le droit légal de vendre la voie. Nous avons obtenu d'autres opinions du conseiller juridique du CN, que vous considérez sans doute comme étant intéressées; cependant, d'après d'autres avocats, c'est une difficulté que nous devons affronter tôt ou tard. Mais vous avez exprimé votre point de vue avec beaucoup de vigueur. Je reviendrai sur certaines de ces questions.

Le sénateur Gigantès: Faisiez-vous allusion à l'article 36 de la Charte qui stipule qu'il faut assurer l'égalité des chances et des services à un niveau de qualité acceptable entre les régions?

M. MacDougall: Ce pourrait être l'un des arguments que nous utiliserons.

Le sénateur Gigantès: Merci.

Le sénateur Stewart: Le mémoire que nous venons d'entendre expose la possibilité de l'abandon éventuel de la voie entre Sydney et Truro. Le Canadien National nous a dit ce matin que la conversion de cette voie en voie secondaire qui serait exploitée par l'entreprise privée vise précisément à éviter l'abandon de ce service. Le CN indique qu'une voie secondaire, comme celle qui est proposée serait plus susceptible de prospérer qu'une voie d'embranchement allant de Truro à Sydney qui serait exploitée par le CN. Les représentants du ministère des Transports donnent l'impression que le témoignage du CN était exact.

Pourquoi croyez-vous que la vente de cette voie par le CN à un entrepreneur privé est plus susceptible d'entraîner l'abandon du service?

M. Streach: Il n'existe aucune assurance. Cependant, la Nouvelle-Écosse croit que le CN est plus susceptible de continuer l'exploitation de la voie qu'un exploitant de voie secondaire. Si le CN était si certain que l'exploitant de voie secondaire obtiendrait plus de succès que lui, le gouvernement fédéral ou le CN n'auraient pas de mal à nous convaincre que cette voie continuerait à être exploitée adéquatement pendant longtemps. Sans cette garantie, je ne vois pas comment le CN

[Text]

not see how CN could be of the view that a shortline operator is going to be more successful than them.

Senator Stewart: We were told by the representatives of the National Transportation Commission this morning that if the line of railway got into trouble, whether it is operated by a shortline operator, by the Canadian Pacific, or by Canadian National, considerations of national interest would not become relevant unless (a) the line was economically viable or (b) had a realistic possibility of becoming economically viable in the clearly foreseeable future.

So it seems to me, on the basis of the testimony from the National Transportation Agency, that, applying the present law, you are no better off, and indeed no worse off, with a private entrepreneur.

Mr. Streach: I beg to differ, sir. Without question the experience in recent years in Nova Scotia, and I suspect other provinces but I will only speak for Nova Scotia, as we stated in the presentation, we have seen the abandonment of some 40 per cent of lines in Nova Scotia. And we have a real fear that this move to shortline the Truro to Sydney line is the first step in abandonment.

I just have to express that to you. There is no evidence that I can put on the table to substantiate such a statement other than to say that it is the judgment of the government of Nova Scotia, based on our experience, that this is indeed our greatest fear.

Senator Stewart: I do not question your fear. What I am raising is an alternative, namely that leaving the line with CN may very well entail causes for the same fear, indeed more, as Senator Atkins says, because the evidence that we have heard today, without passing judgment on whether it is valid or not, indicates that the prospect of the line's succeeding with a private entrepreneur is greater.

I will read what the National Transportation people told us this morning at page 5 of their brief.

Under the NTA, 1987, the abandonment of the operation of railway lines is required in circumstances where the operation of a line is determined to be uneconomic with no prospect of it becoming economic.

That is true whether it is CN, the CP or some other company.

Only when a line fails one of these tests does the NTA, 1987 permit the Agency to consider the public interest.

It seems to me, on the basis of that testimony that insofar as the rules are concerned, there is a level-playing field for both the private entrepreneur and CN, combined with the testimony that the private entrepreneur is likely to be more successful for various reasons which were adduced this morning, that instead of saying "leave it with CN" you might well be saying, "sell it quick". I see that you are not convinced.

[Traduction]

peut affirmer qu'un exploitant de voie secondaire aura plus de succès que lui.

Le sénateur Stewart: Les représentants de l'office national des transports nous ont affirmé ce matin que, si les responsables de la voie de chemin de fer avaient des ennuis, que ce soit un exploitant de voie secondaire, le Canadien Pacifique ou le Canadien National, l'intérêt national ne serait pas mis en jeu sauf si la voie était économiquement viable ou si elle pouvait devenir de façon réaliste économiquement viable dans un avenir manifestement prévisible.

D'après moi, si je me fie à la déclaration de l'Office national des transports, l'exploitation du service par un entrepreneur privé ne vous met pas dans une meilleure ni dans une pire situation.

M. Streach: Permettez-moi de ne pas partager cette opinion, Monsieur. Ces dernières années en Nouvelle-Écosse, et je soupçonne, dans d'autres provinces, mais je ne parlerai que de la Nouvelle-Écosse, comme nous l'avons dit dans le mémoire, quelque 40 p. cent des voies ont été abandonnés dans notre province. Et nous craignons réellement que cette transformation de la voie entre Truro et Sydney en voie secondaire ne constitue le premier pas vers l'abandon du service.

Je veux simplement exprimer cette idée. Je n'ai aucune preuve pour justifier une telle affirmation, mais c'est l'opinion du gouvernement de la Nouvelle-Écosse, fondée sur notre expérience, et c'est en fait notre plus grande crainte.

Le sénateur Stewart: Je ne mets pas en doute vos craintes. On vous propose une solution de rechange. Il se peut que l'exploitation de la voie par le CN entraîne les mêmes craintes et même davantage de craintes, comme le sénateur Atkins l'affirme, parce que les preuves que nous avons aujourd'hui—sans déterminer si elles sont valides ou non—montrent qu'un entrepreneur privé serait plus susceptible de faire prospérer la voie.

Je vais vous lire ce que l'Office national des transports nous a dit ce matin à la page 5 de son mémoire.

En vertu de la Loi de 1987 sur les transports nationaux, l'abandon de l'exploitation de voies de chemin de fer est nécessaire dans les cas où l'exploitation d'une voie est déterminée comme étant peu rentable et qu'elle n'est pas susceptible de devenir rentable—

Cette affirmation est vraie, qu'il s'agisse du CN, de moi-même ou de tout autre personne.

— c'est seulement lorsqu'une voie ne répond pas à l'un de ces critères que la Loi de 1987 sur les transports nationaux autorise l'Office à prendre en considération l'intérêt du public—

Il me semble, d'après cette déclaration, qu'il existe des règles du jeu équitables, pour ainsi dire, pour l'entrepreneur privé et pour le CN. D'après l'autre déclaration, l'entrepreneur privé est plus susceptible de réussir pour diverses raisons qui ont été citées ce matin. Au lieu de dire «Laissez le service au CN», vous pourriez dire «Vendez-le rapidement». Je vois que vous n'êtes pas convaincu.

[Text]

Mr. Streach: Senator, let me just make this one point, and Don may wish to add to it. One of the major points in our presentation was that this line is essential to Nova Scotia and Nova Scotia's economic activity and that it must be designated as an essential rail link in Canada. The federal government is the body to designate that. That is a major statement in our presentation. So indeed, if that were to take place, no one, CN or a shortline operator, would then be able to apply for abandonment. So that is one of the key strengths of our presentation today, sir.

Senator Stewart: Let me ask you a question on which you are the top authority.

Mr. Streach: I don't know about that.

Senator Stewart: Well I think you will agree with me.

Mr. Streach: I will bow to some of the senators, and to my predecessor premier, on that.

Senator Stewart: I believe I am the senator who drives the most on your highways in the course of an average week. I have to drive from the Halifax airport almost to the Strait of Canso.

Mr. Streach: Yes.

Senator Stewart: When I get to Truro I leave a twinned highway and go onto a highway that is flooded at times with trains of trucks—six, seven, eight, nine, ten trucks—until I get to Westville. There I come to a newly-twinning segment of highway. After five or six miles I am back on to the narrow-gauge highway. But your department, as I understand, is pressing ahead with the twinning of this highway.

CN told us this morning that one of the reasons they no longer feel that they are the best operator for this particular railway is the increase in trucking. They did not mention you, but you, in my mind, appeared as the spectre behind the problem. You are the fellow—

Mr. Streach: I am causing all this, is that right?

Senator Stewart: You are the fellow who is creating the tax-supported competition to CN, and you are pressing ahead as hard as you can.

Mr. Streach: Let me at that one.

Senator Stewart: It seems to me that you are hardly the best person to make the case on behalf of eastern Nova Scotia, because you want it both ways. You want more and more money from the taxpayers to twin that highway so that it will be safer for myself and other persons and to provide a better route for trucks. At the same time you are saying that the Canadian taxpayer should maintain a parallel railway line so that we can hear the trains whistle in the night. How do you deal with that?

Mr. Streach: Well, senator, I think you draw a long bow when you draw that conclusion. Things are changing, as we all

[Traduction]

M. Streach: Monsieur le sénateur, permettez-moi d'apporter une précision, et Don pourrait vouloir ajouter un commentaire. Un des points importants de notre mémoire est que cette voie est essentielle à la Nouvelle-Écosse et à l'activité économique de cette province, et que cette voie doit être désignée comme une liaison ferroviaire essentielle au Canada. Le gouvernement fédéral est celui qui peut faire cette désignation. C'est une déclaration importante de notre mémoire. Si cette désignation était faite, personne, ni le CN, ni un exploitant de voie secondaire, ne pourraient demander l'abandon du service. C'est l'un des éléments clés de notre mémoire.

Le sénateur Stewart: J'aimerais vous poser une autre question, et vous êtes la personne la mieux placée pour me répondre.

M. Streach: Eh bien, je n'en suis pas sûr.

Le sénateur Stewart: Je crois que vous serez d'accord avec moi.

M. Streach: Je m'inclinerai devant certains des sénateurs, peut-être le Premier ministre qui m'a précédé, à ce sujet.

Le sénateur Stewart: Je suis peut-être le sénateur qui parcourt le plus souvent vos grand-routes chaque semaine parce que je dois conduire de l'aéroport de Halifax jusqu'à proximité du détroit de Canso.

M. Streach: Oui.

Le sénateur Stewart: Lorsque j'arrive à Truro, je quitte une grand-route à deux voies et je me retrouve sur une route qui est parfois envahie par une file de camions—six, sept, huit, neuf, dix camions—jusqu'à ce que j'arrive à Westville. Ensuite, je circule sur une nouvelle route à deux voies. Après cinq ou six milles, je reviens sur la route étroite. Cependant, votre Ministère, si je comprends bien, continue d'ajouter une voie à cette grand-route qui pourrait se rendre jusqu'à Alma.

Le CN nous a dit ce matin que l'une des raisons pour lesquelles il ne croit plus être le meilleur exploitant de cette voie est la maximisation de l'industrie du camionnage. Votre nom n'a pas été mentionné, mais, d'après moi, vous êtes le spectre derrière le problème. Vous êtes celui—

M. Streach: Je suis la cause de tout cela, pas vrai?

Le sénateur Stewart: Vous êtes celui qui, subventionné par les deniers publics, rivalise avec le CN, et vous avancez le plus que vous pouvez.

M. Streach: Laissez-moi répondre à cela.

Le sénateur Stewart: Il me semble que vous n'êtes pas la personne la mieux placée pour défendre la cause au nom de la région de l'est de la Nouvelle-Écosse parce que vous voulez ménager la chèvre et le chou. Vous voulez de plus en plus d'argent des contribuables pour élargir cette grand-route pour qu'elle soit plus sûre pour moi-même et pour les autres personnes et pour qu'elle devienne une meilleure route pour les camionneurs. Vous dites aussi que le contribuable canadien devrait maintenir une voie de chemin de fer parallèle pour que nous puissions entendre les trains siffler dans la nuit. Que répondez-vous à cela?

M. Streach: Eh bien, Monsieur le sénateur, je crois que vous exagérez lorsque vous tirez cette conclusion. Les choses

[Text]

know. There is no question that different modes of transportation exist for different uses. Eastern Nova Scotia is the industrial heartland of Nova Scotia. There is no question about that. When you look at the appendix that is with the submission today you will note that if there is a potential to expand and develop, a large number of heavy industry companies that utilize rail service will need to continue to utilize that rail service, and I do not believe that roads, whether they are twinned or tripled, will replace that. There is no question.

The Government of Nova Scotia has made it abundantly clear that it is going to place great emphasis on infrastructure for transportation. There is no question that for the Government of Nova Scotia infrastructure for transportation is highways, because we have that jurisdiction. In rail we are asking, and indeed insisting, that the federal government comply with its major responsibility and assure the citizens of Nova Scotia and other provinces that there is indeed adequate rail service available from one end of this country to the other.

And we do not see Nova Scotia ending at Halifax. We see Nova Scotia ending in Sydney as it relates to rail service. That is the best answer I can give you, senator.

Senator Stewart: In your brief you recited the contribution of the government of the province of Nova Scotia to the modernization of the port of Halifax. This morning we were told by CN that traffic going to Newfoundland increasingly goes through the port of Halifax because that is now such a good port, rather than going through North Sydney or Mulgrave. Again, it seems to me that your arguments come poorly off your tongue, given the fact that you have created a competition for the Sydney-Truro line in Halifax. They said this is especially true with regard to automobiles.

Mr. MacDougall: I think that what CN said this morning was that the customer demanded a better service and they felt that that was provided better through the port of Halifax than by rail to Newfoundland over North Sydney.

Senator Stewart: Yes. The facilities at Halifax are now really good, and we understand why.

Mr. MacDougall: But I think it is for more than automobiles.

Senator Stewart: Oh yes, but automobiles seem to have been the leading item.

We have not yet had the Scott Paper company before the committee, but they say, in their anticipated testimony:

In 1989, we shifted a major portion of the tonnage from this mill away from rail, using a truck shuttle to the then newly-constructed port facility in Sheet Harbor, Nova Scotia, and then by ocean-going barge to our facility in Chester, PA. While the primary driving force behind this decision was economic, a secondary consideration was the inability of the Canadian National at that time to provide long-term assurances of the viability of the Truro to Sydney line.

[Traduction]

changent, nous le savons tous. Il existe divers moyens de transport pour diverses utilisations. La région de l'est de la Nouvelle-Écosse est le centre industriel de la province. Cela ne fait aucun doute. Si vous regardez l'annexe jointe au mémoire, vous remarquerez que, s'il y a une possibilité d'expansion et de développement, un grand nombre d'industries lourdes qui utilisent le service ferroviaire devront continuer à agir de la sorte, et je ne crois pas que les routes, qu'elles soient à deux ou à trois voies, entraînent des changements. C'est clair.

Le gouvernement de la Nouvelle-Écosse a dit très clairement qu'il ferait beaucoup porter l'accent sur l'infrastructure des transports. Pour le gouvernement de la Nouvelle-Écosse, l'infrastructure des transports c'est les grandes routes parce qu'elles relèvent de notre compétence. En ce qui a trait au réseau ferroviaire, nous demandons instamment au gouvernement fédéral d'assumer sa principale responsabilité et de garantir aux habitants de la Nouvelle-Écosse et d'autres provinces un service ferroviaire adéquat d'un océan à l'autre.

Et la Nouvelle-Écosse ne se termine pas à Halifax. Elle se termine à Sydney en ce qui a trait au service ferroviaire. C'est la meilleure réponse que je peux vous donner, Monsieur le sénateur.

Le sénateur Stewart: Dans votre mémoire, vous avez mentionné la contribution du gouvernement de la province de la Nouvelle-Écosse en ce qui a trait à la modernisation du port de Halifax. Le CN vous a dit ce matin que le trafic vers Terre-Neuve passe de plus en plus par le port de Halifax parce que c'est maintenant un si bon port, plutôt que de passer par North Sydney ou Mulgrave. Il me semble une fois de plus que vos arguments ne sont pas fondés puisque vous avez créé une concurrence pour la voie reliant Sydney à Truro à Halifax. On dit que cela est particulièrement vrai en ce qui a trait aux automobiles.

M. MacDougall: Je crois que le CN a dit ce matin que les clients exigeaient un meilleur service et le CN est d'avis que le service était plus adéquat si l'on passe par le port de Halifax plutôt que d'utiliser le service ferroviaire jusqu'à Terre-Neuve en passant par North Sydney.

Le sénateur Stewart: Oui. Les installations à Halifax sont maintenant très bonnes, et nous comprenons pourquoi.

M. MacDougall: Mais je ne crois pas que ce soit seulement pour les automobiles.

Le sénateur Stewart: Oui, mais les automobiles semblent être l'élément principal.

Nous n'avons pas encore rencontré le représentant de la société Scott Paper, mais nous pouvons lire ce qui suit dans le mémoire de la société:

En 1989, nous avons arrêté de transporter parchemin de fer une partie importante du chargement provenant de notre usine et nous avons utilisé des camions qui se rendaient aux installations portuaires nouvellement construites à Sheet Harbor, en Nouvelle-Écosse, et ensuite un chaland hauturier jusqu'à notre usine de Chester, en Pennsylvanie. Même si cette décision a été principalement prise pour des raisons économiques, on a tenu compte de l'incapacité du Canadien National à ce moment-là de

[Text]

Then they go on to say that, for one reason and another, they have changed their tactic. I quote again:

It is currently our intention to capitalize on this improvement by returning the Abercrombie, Nova Scotia tonnage to the Canadian National when our present barge contract expires in little over one year from now, based on rates and service levels already proposed by the Canadian National Railways.

They go on to say that they believe that the shortline can and will be successful and will serve them well. What highway would they have used to get to Sheet Harbour? Is it the line that goes diagonally across and through the provincial park?

Mr. Streach: I think the roadway that they use is the existing road from Upper Musquodoboit and Sheet Harbour.

Senator Stewart: It is not that new highway?

Mr. Streach: That is correct.

Senator Stewart: When will that new direct highway be completed?

Mr. Streach: We anticipate that highway should be completed within the next year or two.

Senator Stewart: So there again more competition to CN has been created.

Mr. Streach: That should open up that part of the province to development, yes.

Senator Stewart: If Scott Paper wanted to continue using highway and barge.

Mr. Streach: That would be a decision that Scott would have to make in their business decisions, yes.

Senator Stewart: You mention in your brief the possibility of the privatization of CN. I must say I was thinking of that myself this morning when I heard about how wonderfully privatization works for shortlines. Is that a serious proposal, or do you just put that out to scare the vice-president?

Mr. Streach: I think anything today is serious as it relates to the degree of change in this country and countries around us. We have to decide, first, whether rail is important to the Canadian economy. If rail, as a mode of transportation, is important to us being able to compete nationally and internationally, then I think the government of Canada has to make that decision. If I were sitting in the House of Commons I would be stating very strongly that rail is indeed a very important component to our ability to compete in international markets. I believe, that being the case, that perhaps we ought to be looking at a complete review of CN's mandate. If privatization is one of the options on the table, maybe that should be looked at seriously.

[Traduction]

garantir à long terme la viabilité de la voie entre Truro et Sydney.

Cette société dit maintenant, pour une raison ou une autre, qu'elle a changé sa tactique; je lis encore un extrait de son mémoire:

Nous avons actuellement l'intention de profiter de cette amélioration en utilisant le Canadien National pour les chargements d'Abercrombie, en Nouvelle-Écosse, lorsque notre contrat maritime actuel prendra fin dans un peu plus d'un an, d'après les taux et les niveaux de service déjà proposés par le Canadien National.

Cette société dit ensuite qu'elle croit que la voie secondaire pourra et devrait obtenir de bons résultats et qu'elle répondra bien à ses besoins. Quelle route aurait-elle pu utiliser pour se rendre à Sheet Harbour? Est-ce la voie qui traverse en diagonale le parc?

M. Streach: Je crois que la route que cette société utilise est la route existante de Upper Musquodoboit et Sheet Harbour.

Le sénateur Stewart: Est-ce la nouvelle grand-route?

M. Streach: C'est exact.

Le sénateur Stewart: Quand cette nouvelle route sera-t-elle terminée?

M. Streach: Nous prévoyons que la grand-route sera terminée d'ici un an ou deux.

Le sénateur Stewart: Il y a donc davantage de concurrence.

M. Streach: Cela permettra l'expansion de cette partie de la province, oui.

Le sénateur Stewart: Si la société Scott Paper voulait continuer d'utiliser la grand-route et le bateau.

M. Streach: Ce serait une décision commerciale que cette société devrait prendre, oui.

Le sénateur Stewart: Vous mentionnez dans votre mémoire la possibilité de la privatisation du CN. Je dois dire que je pensais à cela ce matin lorsqu'on m'a informé des bienfaits de la privatisation pour ce qui est des voies secondaires. Est-ce une proposition sérieuse, ou voulez-vous seulement effrayer le vice-président?

M. Streach: Je crois que toute cette question est sérieuse puisqu'elle porte sur les changements apportés dans notre pays et les pays qui nous entourent. Nous devons d'abord déterminer si le réseau ferroviaire est important pour l'économie canadienne. Si le réseau ferroviaire, en tant que moyen de transport, nous permet de jouer un rôle aux échelles nationale et internationale, je crois que le gouvernement du Canada doit prendre cette décision. Si je siégeais à la Chambre des communes, je déclarerais avec fermeté que le réseau ferroviaire est un élément très important qui nous permet de jouer un rôle sur les marchés internationaux. Partant, je crois que nous devrions peut-être faire un examen complet du mandat du CN. Si la privatisation est l'une des options proposées, nous devrions examiner cette question sérieusement.

[Text]

In our brief we cited seven or eight key items that a review should undertake, and that would be one of them.

Senator Stewart: I do not want to put words in your mouth, but you are saying that you really think that privatization is an option that ought seriously to be considered, but at this time you would not want to anticipate what the result of that consideration would be?

Mr. Stretch: That is true. You might say, "Mr. Stretch, how can you make that type of a statement and yet be against privatizing the shortline between Truro and Sydney?" I think there is a very different case here. As most people would recognize, it is a very marginal line right now.

As I understand figures, that line is deemed profitable but very close to being on the line. Once a line is deemed not to be profitable, then it becomes a prime candidate for abandonment. What I have said consistently is that our greatest fear in Nova Scotia is to lose this line to abandonment. We do not believe that that would be in the best interests of the taxpayers of our province. Quite frankly, we are adamant to protect that at all costs.

Senator Stewart: I have one last question. I do not want this to be interpreted as being a party political question although it could be interpreted that way.

A good deal of the traffic moving over part of this line is coal going to the Nova Scotia Power Corporation plant at Trenton. Nova Scotia Power is being privatized by your government, as is Sydney Steel. Your government has supported the development of the Westray coal mine near Trenton, on the assumption that this mine will produce the quantity and quality of coal that the Trenton power plant requires. What will be the impact on the marginal viability of the Sydney to Truro line of this reduction in traffic?

Mr. Stretch: I would expect that if you are suggesting that the Westray mine not be operational and that the coal that is necessary to burn there come from Sydney, then naturally there would be more traffic on the line.

Senator Stewart: I am not making that suggestion at all; I am trying to get the facts. Westray is very close to Trenton. The assumption on which Westray is being developed is that it will produce an adequate supply of coal of suitable quality.

Mr. Stretch: Yes; low sulphur coal.

Senator Stewart: Right now most of the coal used by that plant is coming up over the line of railway from Sydney. Inevitably, if the Westray project is as successful as the government of Nova Scotia anticipates it will be, there will be a reduction in traffic. That almost inevitably leads to the conclusion that the marginal viability of this line of railway will be made even more precarious.

Mr. Stretch: For the record, one part of the equation you perhaps left out was that there is additional market in Trenton with the coming on stream of the new thermal generating sta-

[Traduction]

Dans notre mémoire, nous avons cité sept ou huit éléments clés qui devraient faire l'objet d'un examen, et c'est un de ces éléments.

Le sénateur Stewart: Je ne veux pas parler pour vous, mais vous dites que vous pensez vraiment que la privatisation est une option qui devrait être examinée sérieusement. Cependant, vous ne voulez pas prévoir à ce moment-ci les résultats d'un tel examen?

M. Stretch: C'est vrai. Vous pouvez dire «Monsieur Stretch, comment pouvez-vous faire ce genre de déclaration et être contre la privatisation de la voie secondaire entre Truro et Sydney?» Je crois qu'il s'agit d'un cas très différent. Comme la plupart des gens le reconnaîtront, c'est une voie très marginale actuellement.

Si je comprends bien les chiffres, ce tronçon est jugé rentable, mais tout juste. Lorsqu'on juge qu'un tronçon n'est pas rentable, on envisage de l'abandonner. Ce que je dis depuis longtemps, c'est que, en Nouvelle-Écosse, notre plus grande peur, c'est que ce tronçon soit abandonné. Nous ne croyons pas que ce serait dans les meilleurs intérêts des contribuables de notre province. À vrai dire, nous sommes déterminés à le protéger à tout prix.

Le sénateur Stewart: J'ai une dernière question à poser, mais j'ai d'abord un commentaire à formuler. Je ne veux pas que cela soit interprété comme une question de politique partisane, parce que cela pourrait être interprété ainsi.

Une grande part du trafic sur une partie de ce tronçon est constituée de charbon convoyé vers la Nova Scotia Power à Trenton. La Nova Scotia Power est privatisée par votre gouvernement, tout comme la Sydney Steel. Votre gouvernement a appuyé l'exploitation d'une mine de charbon à Westray, tout près de Trenton, sous prétexte que cette mine produit la quantité et la qualité de charbon dont la centrale de Trenton a besoin. Quelles seront les répercussions de cette modification du trafic sur la viabilité moyenne du tronçon ferroviaire de Sydney à Truro?

M. Stretch: Si vous voulez dire que la mine de Westray n'était pas exploitée et que le charbon qu'il faut y brûler vient de Sydney, alors, naturellement, je m'attendrais à ce que le tronçon soit plus achalandé.

Le sénateur Stewart: Je ne veux rien dire du tout; j'essaie simplement d'obtenir les faits. Westray est situé tout près de Trenton. Mon hypothèse selon laquelle la mine de Westray est en exploitation tient au fait qu'elle produit suffisamment de charbon d'une qualité adéquate.

M. Stretch: Oui, du charbon à faible teneur en soufre.

Le sénateur Stewart: À l'heure actuelle, la plus grande part du charbon utilisé dans cette usine est acheminée par voie ferroviaire depuis Sydney. Inévitablement, si le projet Westray est aussi fructueux que le prévoit le gouvernement de la Nouvelle-Écosse, il y aura une réduction du trafic. Cela mène presque inévitablement à la conclusion que la viabilité moyenne de ce tronçon de chemin de fer sera encore réduite.

M. Stretch: Pour mémoire, j'aimerais préciser que vous avez peut-être omis une partie de l'équation, c'est-à-dire qu'il y a un marché additionnel à Trenton qui découle de l'entrée en

[Text]

tion by the power corporation. So there is additional market there of I am not sure how many thousand tonnes, but enough to fuel 150 megawatts of power.

Senator Stewart: Yes. That is interesting. Could we know how much the power corporation uses the railway lines to get coal now from Sydney and what reduction will take place with Westray fully operational. Then the third component, the one that you mentioned, namely, the new requirements in the Trenton area. Could you provide us with those figures?

Mr. Stretch: Yes. Whether or not I could, CN certainly could provide those figures.

Senator Stewart: Yes, but you could do it from the power corporation side of it.

Mr. Stretch: Yes.

The Chairman: Senator Gigantès had a supplementary question now before we hear from Senator Graham.

Senator Gigantès: Some economists in Britain writing in the early seventies inverse the thrust of the arguments or the questions in the spirit of the questions of Senator Stewart. They were saying that if you have a main line and branch lines the minute you shut down one there is less traffic for the main line because that one is replaced by a highway, which goes next to this one. Therefore, that one is shut down. Soon enough there is another highway. That shuts this one down. There is another highway that shuts this one down; another highway shuts that one down. Then you cut it off at the elbow. If rail provides cheaper bulk mass transportation with less pollution is the solution not, would you not say to try and make the use of the railway more attractive so that you will not have to build more highway?

Mr. Stretch: That is likely true. I suggest that over the years—and not to be too overly critical, but facts and research would likely indicate that CN perhaps has not done the job that it ought to have done in this country to assure that they remained in a good, strong, competitive position with good marketing techniques and excellent service. Many industries, if they were sitting at this table, perhaps might wish to take up the challenge of answering that question.

The need for improved highways is something that we all recognize today, both from a safety standpoint and from a passenger vehicle standpoint, is something that we have had to address at some considerable expense to the taxpayer. Being located where we are in Nova Scotia there is no question the agenda that our government has undertaken as it relates to the hundred series highways in our province, a small province to service but yet a province that is populated pretty well from one end to the other around the coast line. That hundred series

[Traduction]

production de la nouvelle centrale thermique par la société d'énergie. Il y a donc là un marché additionnel qui représente je ne sais pas combien de milliers de tonnes de charbon, mais suffisamment pour fournir l'équivalent de 150 mégawatts d'énergie.

Le sénateur Stewart: Oui. C'est intéressant. Pouvons-nous savoir dans quelle mesure la société d'énergie utilise à l'heure actuelle le chemin de fer pour transporter le charbon depuis Sydney et quelle réduction se produira lorsque la mine de Westray sera pleinement opérationnelle? Puis qu'en est-il de la troisième composante, celle que vous avez mentionnée, c'est-à-dire les nouveaux besoins dans la région de Trenton. Pouvez-vous nous fournir ces chiffres?

M. Stretch: Oui. Que je le puisse ou non, le CN peut certainement vous fournir ces chiffres.

Le sénateur Stewart: Oui, mais vous pouvez le faire du point de vue de la société d'énergie.

M. Stretch: Oui.

Le président: Le sénateur Gigantès a une question supplémentaire à poser, après quoi le sénateur Graham aura la parole.

Le sénateur Gigantès: Dans des textes écrits au début des années 70 par certains économistes de Grande-Bretagne, on envisageait la question sous un angle inverse de celui du sénateur Stewart. Ces économistes disaient que si vous avez une voie principale et des voies secondaires, dès que vous fermez l'une de ces voies secondaires, il y a moins de trafic sur la voie principale, parce que la voie secondaire est remplacée par une route, qui est tracée en parallèle à la voie ferrée. Par conséquent, ce tronçon est fermé. Peu après, il y a une autre route. À cause d'elle, on ferme celui-là. Peu après, il y a une autre route. Celle-là entraîne la fermeture de ce tronçon-ci. Puis il y a une autre route et l'on ferme ce tronçon; une autre route entraînera la fermeture de celui-là. Puis, vous coupez au coude. Si le chemin de fer permet un transport en vrac moins coûteux et moins polluant, la solution ne serait-elle pas, selon vous, de rendre le chemin de fer plus attrayant de façon à ne pas avoir à construire plus de routes?

M. Stretch: C'est probablement vrai. D'après moi, avec les ans—et je ne veux pas être trop acerbe dans mes critiques, mais les faits et les études montreront probablement que le CN n'a pas fait le travail qu'il aurait dû faire dans notre pays pour faire en sorte de garder sa position forte et concurrentielle, assortie de bonnes techniques de mise en marché et d'un excellent service. S'ils siégeaient à cette table, bien des représentants d'industries aimeraient peut-être répondre à cette question.

Nous reconnaissons tous aujourd'hui que nous avons besoin de meilleures routes, tant du point de vue de la sécurité que du point de vue de la circulation des véhicules privés, et nous devons régler la question à grands frais pour le contribuable. À l'endroit où nous sommes en Nouvelle-Écosse, il ne fait pas de doute que le programme entrepris par notre gouvernement en ce qui concerne les routes à trois chiffres de notre province, une petite province à servir, mais quand même une province qui contient une population relativement importante d'un bout

[Text]

highway is very expensive to build and maintain. We have found that in recent years the continued expansion of truck traffic and the continued growth in passenger vehicles has resulted in a safety problem that we are trying to address by twining certain sections of the highway now. We see the Atlantic expressway being our way to be able to compete primarily into the Eastern United States market and into central Canada. If we cannot have a system within the province to join up with that Atlantic expressway, then we will see a continued reduction of industrial development in the province. It is an item that we feel is paramount to our development opportunities.

Senator Gigantès: Might I humbly suggest to your researchers that they look at this thing. The studies done in Britain concern outer Britain rather than central Britain; outside Canada rather than central Canada and how little by little the railways are being cut off from the edges.

Mr. Streach: Excellent point.

Senator Corbin: I have a point of clarification. What do you call the Atlantic expressway?

Mr. Streach: The Atlantic expressway involves the province of Nova Scotia and the province of New Brunswick, running from North Sydney in Nova Scotia to Amherst and from Yarmouth to Amherst; and running from Amherst to the Quebec border and from Amherst down to the Route 95 into the eastern United States. It would basically be two lines servicing both extreme ends of the province of Nova Scotia and two lines serving the extremities in the province of New Brunswick.

Senator Corbin: Is that the concept that you have endorsed with the maritime premiers of a rebuilt Trans-Canada Highway.

Mr. Streach: Yes.

Senator Corbin: A four-lane highway from your extremities to their borders.

Mr. Streach: To their extremities, yes.

Senator Corbin: Thank you.

Mr. Streach: And part of the national program to join in with the national program of improved infrastructure across Canada.

Senator Corbin: How close are we to realization concretization of that project? Is it still years away?

Mr. Streach: No. Actually we are moving very quickly on it. To a large degree the speed at which we will be able to complete it will depend to a large degree on the availability of federal funds. Both Nova Scotia and New Brunswick have put in place designated taxes by way of gasoline and diesel. Both provinces are generating in the vicinity of \$35 million each per year through that dedicated tax. That is going directly into that purpose. So that in the province of Nova Scotia right now we have contracts currently out to service the twining of the

[Traduction]

à l'autre de la côte. Il en coûte très cher de construire et d'entretenir cette route à trois chiffres. Nous avons découvert qu'au cours des dernières années l'expansion constante du transport par camions et la croissance continue du nombre de véhicules de transport de personnes a entraîné un problème de sécurité que nous essayons de régler maintenant en ajoutant une voie à certaines sections de la route. Nous considérons l'autoroute de l'Atlantique comme notre façon d'arriver à être compétitifs principalement sur le marché de l'est des États-Unis, puis dans celui du centre du Canada. Si nous ne pouvons avoir un réseau routier à l'intérieur de la province qui communiquera avec l'autoroute de l'Atlantique, l'expansion industrielle de la province ne pourra qu'être ralentie. Il s'agit d'une question

qui est à notre avis capitale pour notre expansion.

Le sénateur Gigantès: Puis-je me permettre de suggérer à vos chercheurs d'approfondir cette question. Les études faites en Grande-Bretagne ont trait aux régions périphériques de la Grande-Bretagne — la périphérie du Canada plutôt que son centre et la façon dont, petit à petit, les chemins de fer des régions périphériques sont éliminés.

M. Streach: Excellente remarque.

Le sénateur Corbin: J'aimerais avoir un éclaircissement. Qu'entendez-vous par autoroute de l'Atlantique?

M. Streach: L'autoroute de l'Atlantique touche la province de la Nouvelle-Écosse et la province du Nouveau-Brunswick, allant, en Nouvelle-Écosse, de North Sydney à Amherst et de Yarmouth à Amherst; elle rejoint la frontière du Québec depuis Amherst et de cette ville, la route 95 dans l'est des États-Unis. Grosso modo, il y a deux tronçons qui relient les extrémités de la Nouvelle-Écosse et deux tronçons qui relient les extrémités du Nouveau-Brunswick.

Le sénateur Corbin: S'agit-il du concept auquel vous avez, avec les premiers ministres des Maritimes, souscrit pour la réfection de l'autoroute Transcanadienne?

M. Streach: Oui.

Le sénateur Corbin: Une autoroute à quatre voies depuis les extrémités de votre province jusqu'à ses frontières?

M. Streach: Jusqu'à leurs extrémités, oui.

Le sénateur Corbin: Merci.

M. Streach: Elle fait partie du programme national visant à améliorer l'infrastructure nationale dans tout le Canada.

Le sénateur Corbin: La réalisation, la concrétisation de ce projet est-elle pour bientôt? Va-t-il encore falloir attendre des années?

M. Streach: Non. À vrai dire, nous y arriverons très bientôt. Dans une large mesure, la vitesse avec laquelle nous serons capables de terminer le projet dépendra de la disponibilité des fonds fédéraux. La Nouvelle-Écosse et le Nouveau-Brunswick ont instauré des taxes à cette fin sur l'essence et le diesel. Les deux provinces obtiennent environ 35 millions de dollars chacune par année au moyen de cette taxe spéciale. Cet argent est affecté directement à ce projet. Ainsi, à l'heure actuelle dans la province de la Nouvelle-Écosse, nous disposons maintenant de

[Text]

line from Amherst to Truro, Truro to New Glasgow, and from Halifax to Windsor on the 101. I do not know how many mile or kilometres that would represent, but a sizable portion of that expressway is now under way and we want to pursue it as quickly as can we can.

Senator Graham: Thank you, Mr. Minister, for coming and making yourself available. You talked about safety just a moment ago when you responded to a question by Senator Gigantès. I want to drum up a figure for a starting statistic, which was put in the public domain by one of your predecessors, Mr. George Moody, who was the Minister of Transport. He said—and this is from Canadian Transportation in November of 1989—that “someone already said that one truck trailer does the equivalent damage of 9,600 cars on our highways.”

Senator Corbin: Automobiles?

Senator Graham: Yes. One truck trailer does the equivalent damage of 9,600 cars.

I was interested in everything that you said. In your final page you say that the Sydney-Truro line should be designated part of Canada's essential rail network. I guess I already thought it was. Is there a such a designation as an essential rail network anywhere in Canada?

Mr. Streach: I am not sure whether there is or there is not, but we believe in Nova Scotia that this rail link should be part of such a rail service. We are basically requesting the federal government to assure the province of Nova Scotia that that does take place. That would only be done with the opening up of the act.

Senator Graham: Was the proposed sale ever discussed by CN with the province?

Mr. Streach: CN advised the province a short time before it decided to sell the lines.

Senator Graham: There was not any discussion about what you think of it?

Mr. Streach: I would not say there was a discussion.

Senator Graham: Would Nova Scotia ever be interested in acquiring the line?

Mr. Streach: I rather think not. We have likely got our hands full right at the present time getting our infrastructure in place as it relates to the expressway that I referred to a moment ago. A case might be made that there very well should be a serious look as it relates to Atlantic Canada. If we do not feel that somebody else will provide the necessary infrastructure then it may very well about on the table some time. As provincial governments we cannot sit by and allow that major part of our infrastructure to deteriorate.

Senator Graham: You talked about the joint responsibilities of Nova Scotia and CN to maintain, or whatever, the swing bridge at the Canso Causeway. Who actually owns that bridge?

Mr. MacDougall: The bridge itself is jointly owned. We are each responsible for 50 percent of the maintenance of the

[Traduction]

contrats visant la construction d'une autre voie de Amherst à Truro, de Truro à New Glasgow, et de Halifax à Windsor, sur la 101. Je ne sais pas combien de milles ou de kilomètres cela représente, mais une portion notable de l'autoroute est en construction, et nous voulons terminer le tout le plus rapidement possible.

Le sénateur Graham: Merci, Monsieur le Ministre, d'avoir accepté de venir nous parler. Il y a quelques instants, vous avez abordé la question de la sécurité lorsque vous répondiez à une question du sénateur Gigantès. J'aimerais faire état d'une statistique étonnante, qui a été rendue publique par l'un de vos prédécesseurs, M. Georges Moody, qui était ministre des Transports. Il a dit—et ce chiffre est tiré de Canadian Transportation de novembre 1989—que «quelqu'un a déjà dit qu'un seul camion remorque fait autant de dommages à nos routes que 9 600 voitures.»

Le sénateur Corbin: Des automobiles?

Le sénateur Graham: Oui. Un camion remorque fait autant de dommage que 9 600 voitures.

J'ai été intéressé par tout ce que vous avez dit. À la dernière page, vous dites que le tronçon Sydney-Truro devrait être désigné comme partie essentielle du réseau ferroviaire du Canada. Je pensais que c'était déjà le cas. Y a-t-il une désignation semblable de réseau ferroviaire essentiel ailleurs au Canada?

M. Streach: Je ne suis pas sûr qu'il y en ait une, mais nous croyons en Nouvelle-Écosse que ce tronçon ferroviaire devrait être intégré à un service ferroviaire de ce genre. Fondamentalement, nous demandons au gouvernement fédéral de confirmer à la Nouvelle-Écosse que cela se produira. On ne peut y arriver qu'en modifiant la loi.

Le sénateur Graham: Le CN a-t-il déjà discuté de la vente proposée avec la province?

M. Streach: Le CN a avisé la province peu avant de décider de vendre les tronçons.

Le sénateur Graham: Il n'y a pas eu de discussions concernant ce que vous en pensiez?

M. Streach: Je ne dirais pas qu'il y a eu des discussions.

Le sénateur Graham: La Nouvelle-Écosse s'est-elle déjà montrée intéressée à acquérir le tronçon?

M. Streach: Je ne crois vraiment pas. À l'heure actuelle, nous sommes suffisamment débordés par la mise sur pied de notre infrastructure routière, dont j'ai parlé il y a un moment. On peut prétendre qu'on pourrait sérieusement l'envisager dans la mesure où il y a un lien avec le Canada atlantique. Si nous ne sentons pas que quelqu'un d'autre fournira l'infrastructure nécessaire, alors la question pourrait très bien se retrouver sur la table à un moment donné. Un gouvernement provincial ne peut se permettre de regarder sans broncher la majeure partie de son infrastructure se détériorer.

Le sénateur Graham: Vous avez parlé des responsabilités conjointes de la Nouvelle-Écosse et du CN relativement à l'entretien, ou quelque chose de la sorte, du pont tournant du pont-jetée de Canso. Qui est le réel propriétaire de ce pont?

M. MacDougall: Le pont lui-même est une propriété conjointe. Nous sommes responsables de 50 p. 100 de l'entretien

[Text]

bridge. The province is responsible for the asphalt on our side and the railway for the rails and ties on their side. The partner is Judique.

Senator Graham: Are you aware of the Supreme Court decision with respect to its CWR line in Alberta?

Mr. Streach: No I am not, but Mr. MacDougall may be.

Mr. MacDougall: With regard to the labour issue?

Senator Graham: Yes; and with regard to the responsibilities reverting.

Mr. MacDougall: To the province?

Senator Graham: Not reverting, but being pushed on to the province. Do you understand the implications of that decision?

Mr. MacDougall: I think so. Earlier today there was some discussion as to why the railroads were so slow in trying to develop shortlines in Canada. My understanding was that the matter of jurisdiction had not been settled and it took a court case before it became clear who had responsibility. That was one of the reasons why the shortline concept was slow in getting off the ground.

Senator Graham: I would appeal to my colleagues around the table. My understanding this morning is that the onus has been shifted to the province of Alberta.

Mr. MacDougall: For that shortline; that is correct.

Senator Graham: That is exactly what would happen if Truro-Sydney became, under the new terminology, "a shortline."

The Chairman: Is there an analogy here? In the case of the Great Western, Mr. Tom Payne's outfit, the main argument there apart from the labour issue, was that he bought it before the National Transportation Act was passed. Was that not the case?

Senator Graham: I am asking whether or not the minister understands the implications inherent under that particular ruling by the Supreme Court.

The Chairman: We asked Mr. Blackwell, the vice president of CN, if he were to buy the Truro shortline, the Blackwell shortline, where would he incorporate.

Mr. Streach: What was his answer? I did not hear it.

The Chairman: He said in Nova Scotia. Of course he would. And then he gave us his reasons.

Senator Graham: Are you asking a supplementary question, Mr. Chairman?

The Chairman: Yes; that is a supplementary question.

We are wrestling with something rather important here. We are ploughing some new furrows. If you cannot find a constitutional or legal reason to prevent this sale, and if the shortline railroad is to incorporate in Nova Scotia, as you pointed out, you will have to amend your 1923 Railway Act.

[Traduction]

du pont. La province est responsable de l'asphaltage de notre côté, et la société de chemin de fer est responsable des rails et des dormants de leur côté. Le partenaire est Judique.

Le sénateur Graham: Connaissez-vous la décision de la Cour Suprême concernant la CWR en Alberta?

M. Streach: Non, mais M. MacDougall doit la connaître.

M. MacDougall: En ce qui concerne la question syndicale?

Le sénateur Graham: Oui, et en ce qui concerne le retour des responsabilités à la formule originale.

M. MacDougall: À la province?

Le sénateur Graham: Pas le retour à la formule originale, mais le fait qu'on ait forcé la province. Comprenez-vous les répercussions de cette décision?

M. MacDougall: Je le crois. Nous avons eu, plut tôt aujourd'hui, une discussion quant à la raison pour laquelle les sociétés ferroviaires tardaient tant à mettre en place des voies secondaires au Canada. Ce que je comprends, c'est que la question de savoir qui est l'autorité compétente n'a pas été réglée et qu'il a fallu aller devant les tribunaux pour savoir clairement qui avait la responsabilité. C'est pourquoi le concept de voie secondaire a pris tant de temps à être mis de l'avant.

Le sénateur Graham: J'aimerais faire appel à mes collègues autour de la table. D'après ce que j'ai compris ce matin, la responsabilité avait été transmise à la province de l'Alberta.

M. MacDougall: Pour cette voie secondaire, c'est vrai.

Le sénateur Graham: C'est exactement ce qui se passerait si le tronçon Truro-Sydney devenait, selon la nouvelle terminologie, une «voie secondaire».

Le président: Y a-t-il une analogie ici? Dans le cas de la Great Western, l'organisme de M. Tom Payne, le principal argument à part les questions syndicales était qu'il l'avait achetée avant la promulgation de la Loi sur les transports nationaux. Est-ce que ce n'était pas le cas?

Le sénateur Graham: Je demande si oui ou non le ministre comprend les répercussions de cet arrêt de la Cour Suprême.

Le président: Nous avons demandé à M. Blackwell, vice-président du CN, dans quelle province, s'il allait acheter la voie secondaire de Truro, la voie secondaire de Blackwell, il avait l'intention de se constituer en société.

M. Streach: Quelle a été sa réponse? Je ne l'ai pas entendue.

Le président: Il a dit en Nouvelle-Écosse. Bien sûr, il le ferait. Il nous a ensuite donné ses raisons.

Le sénateur Graham: Posez-vous une question supplémentaire, Monsieur le président?

Le président: Oui, il s'agit d'une question supplémentaire.

Nous sommes aux prises avec quelque chose de plutôt important. Nous marchons en terrain inconnu. Si nous ne pouvons trouver de raison constitutionnelle ou juridique pour empêcher cette vente, et si la voie secondaire doit être consti-

[Text]

When do you make the big move? CN makes its decision as to who the bidder will be, who the successful one will be. They take it to their own board; their own board approves; and then they go to the NTA and they make their recommendation to the NTA. The NTA has public hearings or it does not have public hearings, and then it makes its recommendations to the government of Canada. That is the time when the rubber hits the road. Is that the time that you will make your move?

Mr. Streach: I will suggest to you that you are likely dead on that it will likely come down to the Government of Canada's making the decision whether or not CN will be able to shortline this section of railway. If the Government of Canada makes that decision, then we are left standing there as far as I am concerned.

The Chairman: You are then in the railway business.

Mr. Streach: We are in the railroad business.

Senator Graham: On page 5 you say:

In the event approval is given to the Truro-Sydney line the federal government would need to assist in the safety inspection of the line as the Province does not have staff with experience in rail operations.

That again gets into my new favourite words, "judiciary" "safety inspection" and "regulatory". The province is not prepared for that.

Mr. Streach: No, sir. We have no expertise at this time. If indeed a shortline operator were to operate this line, naturally the government of Nova Scotia would want to deal with that operator as best we could. We would try to insure, if they incorporated under provincial legislation, that as much protection as possible is put in place. I, for one, and the Government of Nova Scotia certainly hope that that will not take place.

Senator Graham: My understanding this morning from the federal government witnesses, with regard to the federal government's assisting in the safety inspection of the line, is that they would wash their hands of that completely and it would become the responsibility of the province of Nova Scotia.

Mr. Streach: With a sizable cost I would expect.

Senator Graham: So you have not estimated any costs in assuming this possibility?

Mr. Streach: No.

Senator Graham: Have you studied the precedents with respect to the Goderich Line in Ontario and the line in Alberta?

Mr. MacDougall: No, we have not.

Senator Graham: Are you satisfied, Mr. Minister, that the Nova Scotia Railway Act of 1923 would have to be amended if this exercise were to proceed?

Mr. Streach: That is the advice that I have received, yes.

[Traduction]

tuée en société en Nouvelle-Écosse, comme on l'a déjà dit, vous devrez modifier votre loi des chemins de fer de 1923.

Quand passerez-vous à l'action? Le CN attend pour ce faire de connaître le soumissionnaire, celui dont la soumission sera acceptée. Le CN en référera ensuite à son propre conseil; son propre conseil approuve; il va ensuite devant l'ONT et y fait ses recommandations. L'ONT tient ensuite des audiences publiques ou ne tient pas d'audiences publiques et formule ensuite ses recommandations au gouvernement du Canada. C'est à ce moment-là que tout est entrepris. Attendez-vous ce moment-là pour bouger?

M. Streach: D'après moi, vous êtes susceptibles d'avoir parfaitement raison; il incombera vraisemblablement au gouvernement du Canada de prendre la décision à savoir si le CN pourra ou non faire une voie secondaire de ce tronçon de chemin de fer. Si le gouvernement du Canada prend cette décision, nous devons, en autant que je sache, en rester là.

Le président: Vous êtes dans le secteur ferroviaire.

M. Streach: Nous œuvrons dans le secteur ferroviaire.

Le sénateur Graham: À la page 5, vous dites:

Dans le cas où la voie entre Truro et Sydney était approuvée, le gouvernement fédéral devrait aider à faire l'inspection de sécurité de la voie, puisque la province n'a pas d'employés qui connaissent les opérations ferroviaires.

Voilà une nouvelle référence à mes nouveaux mots favoris, «tribunaux», «inspection de sécurité» et «réglementaire». La province n'est pas prête à cela.

M. Streach: Non, Monsieur. Nous ne possédons pas les compétences à l'heure actuelle. S'il arrivait qu'un exploitant de voie secondaire procède à l'exploitation de ce tronçon, le gouvernement de la Nouvelle-Écosse voudrait naturellement traiter au mieux avec cet exploitant. Nous essaierions de nous assurer, s'il se constituait en société en vertu de la loi provinciale, d'instaurer la plus grande protection possible. Le gouvernement de la Nouvelle-Écosse—et moi-même, dois-je le dire—espérons certainement que cela ne se produira pas.

Le sénateur Graham: Ce que je comprends des témoignages entendus ce matin des représentants du gouvernement fédéral concernant l'aide qu'apporterait ce dernier à l'inspection de sécurité du tronçon, c'est que le gouvernement s'en laverait les mains et que cette inspection deviendrait la responsabilité de la province de la Nouvelle-Écosse.

M. Streach: Et à grands frais, j'en ai peur.

Le sénateur Graham: Ainsi, vous n'avez pas établi d'estimation pécuniaire quant à cette possibilité?

M. Streach: Non.

Le sénateur Graham: Avez-vous étudié les précédents en ce qui concerne la voie Goderich en Ontario et la voie en Alberta?

M. MacDougall: Non, nous ne l'avons pas fait.

Le sénateur Graham: Êtes-vous convaincu, Monsieur le Ministre, que la Nova Scotia Railway Act de 1923 devrait être modifiée si l'on devait procéder ainsi?

M. Streach: C'est ce qu'on m'a dit, oui.

[Text]

The Chairman: There was no comfort expressed by any witness this morning that there were any guarantees whatsoever. There are no guarantees. All the way through various briefs we see, "We want a guarantee that", "We want to see that if something happens that"; everything is a guarantee. There is no evidence at all before this committee that there is a guarantee of any nature.

Mr. Stretch: Mr. Chairman, that is what bothers us most of all in Nova Scotia. The Premier and cabinet discussed this issue prior to my coming here today. We are very nervous of the fact that we may be on the verge of another major abandonment in the province of Nova Scotia. Our only chance of trying to prevent that is by persuasion. I suppose that is one of the reasons that I am here making a pitch to this very important committee today. It would seem to me that CN has its agenda. It is a corporate agenda, and no doubt they can substantiate the rationale for it. I am an elected individual sitting at the cabinet table in the province of Nova Scotia, and my responsibility is to assure the people and industry of the province of Nova Scotia that we are in the best possible situation to economically develop our province and compete, now more than at any other time, globally. If this line were abandoned we would only have the line from Halifax to Amherst left in the province, which is a very short distance. We would see one third of our province, really the heartland of our industrial development, omitted from potential competition in the marketplace.

Senator Oliver: Mr. Chairman, I have four questions. On page 4 of your brief in reference to land deeds and trust deeds you say.

The federal government must ensure that the line survives a natural disaster or business failure. The track is on land owned by the federal government through the Government of Canada Railway. CN is responsible for the management of the land. Any sale of the Truro-Sydney line, therefore, would have to be approved by the Federal Governor in Council. Furthermore, there may be a trustee in place covering the conveyance by the province of N.S. to the Government of Canada for a major portion of this line.

Do you know whether or not there is one and is someone looking? When can we find out about the terms of that trust, because that could be very material.

Mr. Stretch: I will let Mr. MacDougall respond. If we were definite we would put the definite word in. There is reason to believe that there may well be a trustee there.

Mr. MacDougall: The Attorney General has advised us that there may be, and of the costs of retaining a solicitor to determine that. We are about to do that.

Senator Oliver: Earlier in the day Senator Gigantès, who regretfully is gone, raised section 36 the Constitution.

[Traduction]

Le président: Aucun témoin n'a affirmé ce matin qu'il existait une quelconque garantie. Il n'y a pas de garantie. En consultant les divers mémoires, nous voyons partout l'expression «Nous voulons une garantie que», «Nous voulons nous garantir contre telle chose»; tout est une garantie. Rien ne porte à croire d'après ce qu'on a dit au comité qu'il existe une quelconque garantie.

M. Stretch: Monsieur le président, c'est ce qui inquiète le plus tout le monde en Nouvelle-Écosse. Le Premier ministre et le Cabinet ont discuté de la question avant que je vienne ici. La quasi probabilité de fermeture d'un autre tronçon majeur dans la province nous rend très nerveux. Notre seule chance de l'empêcher réside dans la persuasion. Je suppose que c'est là une des raisons pour lesquelles je viens témoigner devant ce comité très important aujourd'hui. Il me semble que le CN a son programme. C'est un programme d'entreprise, et nul doute qu'il peut en justifier le bien-fondé. Je suis une personne élue, qui siège au Cabinet de la province de la Nouvelle-Écosse, et ma responsabilité est d'assurer aux gens et à l'industrie de la province de la Nouvelle-Écosse que nous sommes dans la meilleure situation possible pour garantir l'expansion économique de notre province et pour être compétitifs, maintenant plus que jamais, à l'échelle mondiale. Si ce tronçon devait être abandonné, la province ne pourrait plus compter que sur le tronçon Halifax-Amherst, qui est très court. Le tiers de notre province, à vrai dire le cœur de notre expansion industrielle, serait éliminé en tant que concurrent possible sur le marché.

Le sénateur Oliver: Monsieur le président, j'ai quatre questions. À la page 4 de votre mémoire, relativement aux actes fonciers et aux actes de fiducie, vous faites l'affirmation suivante:

Le gouvernement fédéral doit s'assurer que le tronçon est à l'abri d'un désastre naturel ou d'un échec commercial. La voie ferrée est sur une terre propriété du gouvernement fédéral par l'entremise des chemins de fer du gouvernement du Canada. Le CN est responsable de la gestion du terrain. Toute vente du tronçon Truro-Sydney, par conséquent, devrait être approuvée par le gouverneur en conseil fédéral. De plus, il peut y avoir un fiduciaire chargé du transfert d'une portion majeure de ce tronçon de la province de la Nouvelle-Écosse au gouvernement du Canada.

Savez-vous si c'est le cas ou non, et quelqu'un fait-il la recherche? Quand pourrions-nous connaître les modalités de cette fiducie, car cela pourrait être très important.

M. Stretch: Je laisserai à M. MacDougall le soin de répondre. Si nous étions certains, nous l'affirmerions péremptoirement. Il y a lieu de croire qu'il peut très bien y avoir un fiduciaire.

M. MacDougall: Le procureur général nous a avisé que ce pourrait très bien être le cas, et nous a fait part de combien il nous en coûterait pour retenir les services d'un juriste afin de le déterminer. C'est ce que nous nous apprêtons à faire.

Le sénateur Oliver: Plus tôt aujourd'hui, le sénateur Gigantès, qui a malheureusement dû nous quitter, a soulevé l'article 36 de la Constitution.

[Text]

Senator Corbin: He is not gone; he will be back. He is absent.

Senator Oliver: It reads:

Without altering the legislative authority of Parliament or of the provincial legislatures, or the rights of any of them with respect to the exercise of legislative authority, Parliament and the legislatures, together with the government of Canada and the provincial governments, are committed to

(a) promoting equal opportunities for the well-being of Canadians.

And (c) is:

providing essential public services of reasonable quality to all Canadians.

When the joint parliamentary committee studying possible amendments to the Constitution was in Halifax your premier spoke about this section and about the fact that he would like to see it strengthened and made clearer. Is there anything in the suggestions made by your province to that committee that would be along the lines suggested by Senator Gigantes, that might include a relationship in relation to rail to give the province some federal protection?

Mr. Streach: I think it is certainly the move I would like to see take place.

Senator Oliver: My third question is in relation to leasing and it arises from something one senator raised this morning in relation to leasing and selling: Under section 158 of the NTA 1987 the railway company, CN, may enter into an agreement with any other company to sell, lease or in any other way convey. So they have the power and the right to do more than just sell. Legally, if they were to lease, it might well be that some of the protections you refer to on page 4 of your brief could be retained. The first part of my question is: Have you considered the possibility of trying to see whether CN would lease rather than sell, and failing that have you considered what some of the legal implications of a lease might be to afford some protection to Nova Scotians.

Mr. Streach: I think you are quite right that that option will have to be considered. If, indeed, the Government of Canada approves this sale and indeed accepts CN's mandate to relieve itself of operating this line then the province of Nova Scotia would have certain preferred options. A preferred option would be a lease arrangement rather than a sale arrangement.

Senator Oliver: My final question relates to a word you use throughout your brief, "infrastructure". As I heard you, both in response to questions and in your brief, you mentioned such things as "If this line goes", and "If the person who purchases it fails, the province, which has no expertise in running rail lines now, will be stuck with a burden it cannot afford." In addition there would be a loss of 4,000 jobs, the loss of shipper confidence, and 150 major customers would lose the line. You would lose your competitiveness to obtain more business from the the U.S. You listed a number of other infrastructure

[Traduction]

Le sénateur Corbin: Il n'est pas parti, il doit revenir. Il est simplement absent.

Le sénateur Oliver: Le passage se lit comme suit:

Sous réserve des compétences législatives du Parlement et des législatures et de leur droit de les exercer, le Parlement et les législatures, ainsi que les gouvernements fédéraux et provinciaux, s'engagent à:

a) promouvoir l'égalité des chances de tous les Canadiens dans la recherche de leur bien-être;

Et, à l'alinéa c):

fournir à tous les Canadiens, à un niveau de qualité acceptable, les services publics essentiels.

Lorsque le comité parlementaire conjoint qui étudie les modifications possibles de la Constitution était à Halifax, votre Premier ministre a parlé de cet article et du fait qu'il aimerait le voir être renforcé et éclairci. Y a-t-il quelque chose dans les suggestions formulées par votre province au comité qui serait conforme aux suggestions du sénateur Gigantes, et qui pourrait inclure une relation avec le monde ferroviaire afin d'accorder à la province une certaine protection du fédéral?

M. Streach: Je crois qu'il s'agit certainement de quelque chose que j'aimerais voir se produire.

Le sénateur Oliver: Ma troisième question concerne la location et découle de ce qu'un sénateur a dit ce matin en relation avec la location et la vente: en vertu de l'article 158 de la Loi sur les transports nationaux de 1987, la société ferroviaire, le CN, peut conclure une entente avec toute autre entreprise visant la vente, la location ou toute autre forme de transfert. Le CN a donc le pouvoir et le droit de faire plus que de simplement vendre. Légalement, s'il devait louer, il se pourrait très bien que certaines des mesures de protection auxquelles vous faites allusion à la page 4 de votre mémoire pourraient être retenues. La première partie de ma question est celle-ci: Avez-vous envisagé la possibilité d'essayer de voir si le CN voudrait louer plutôt que vendre, et si vous ne l'avez pas fait, avez-vous étudié certaines des répercussions juridiques d'une location quant à la protection offerte aux Néo-Écossais?

M. Streach: Je crois que vous avez tout à fait raison, cette option devra être envisagée. Si le gouvernement du Canada approuve réellement cette vente et accepte réellement que le CN se soustraie à l'exploitation de ce tronçon, alors la province de la Nouvelle-Écosse pourrait certainement disposer d'un certain nombre d'options préférables. L'une d'entre elles serait de conclure une entente de location plutôt qu'une vente.

Le sénateur Oliver: Ma dernière question a trait à un mot dont vous vous êtes servi tout au long de votre mémoire, le mot «infrastructure». D'après ce que vous avez dit, tant dans vos réponses aux questions que dans votre mémoire, vous avez mentionné des choses comme «si ce tronçon est fermé», et «si la personne qui l'achète échoue, la province, qui ne possède aucune compétence dans l'exploitation des voies ferroviaires à l'heure actuelle, serait avec une prise avec un fardeau dont il lui faudrait à tout prix se débarrasser». De plus, il y aurait une perte de 4 000 emplois, une perte de confiance des expédi-

[Text]

items. What effect would this ultimately have on commerce and business in Nova Scotia, if it were sold and that person went belly-up?

Mr. Streach: The fact is that we are currently putting a lot of attention and taxpayer's dollars into improving the infrastructure. Over the next few years we will see a continuation and escalation in that area. It is for the purpose of stimulating economic activity both within the province and in attracting outside interests. My view is similar to that of the case of an applicant for a job who puts his resume out and has more qualifications; that makes him more attractive for the job. It seems to me that any industry looking at Nova Scotia for expansion and development will look favourably on the province if indeed we have transportation infrastructure. We view rail as being an essential part of that infrastructure.

Senator Oliver: Mr. Chairman, I would like to thank the minister for what I think is an excellent brief.

Senator Buchanan: Mr. Chairman, I also want to congratulate the minister on what I consider to be an excellent, well researched, intellectual, well delivered brief, but I would not have expected less from the minister. I wasn't surprised, because he had a very good teacher for over 12 years.

Mr. Streach: That is true.

Senator Graham: That was the commercial.

Senator Buchanan: That was not a commercial; it is true. At the outset I want to be charitable to Senator Stewart, but I disagreed strongly with him when he stated, I believe, that he was opposed to the twinning of the Trans-Canada Highway system through Nova Scotia if it meant diminishing the Truro-Sydney line, because one does not equate to the other at all.

Senator Stewart: No, you must have been napping, senator.

Senator Buchanan: No. I listen to every word you say.

Senator Stewart: The record will speak for me.

Senator Buchanan: Perhaps, but the twinning of that road does not in any way diminish the requirement and the need for the Truro-Sydney line. One thing that Senator Stewart did not mention was the fact that the rail line at present and into the future carries, approximately as I recall it, somewhere between 250,000 and 300,000 tonnes of Cape Breton coal to Point Tupper, which will in no way be affected by Westray Line or the Trenton generating plant. That is a continuing situation.

[Traduction]

teurs, et 150 clients importants ne pourraient plus compter sur le tronçon. Votre compétitivité serait amoindrie, et vous auriez de la difficulté à accroître vos affaires avec les États-Unis. Vous avez énuméré un certain nombre d'autres questions relatives à l'infrastructure. Quel effet cela aura-t-il, en bout de ligne, sur le commerce et les affaires en Nouvelle-Écosse si le tronçon devait être vendu et si l'acheteur devait échouer?

M. Streach: Le fait est que nous consacrons actuellement beaucoup d'attention et d'argent des contribuables à améliorer notre infrastructure. Au cours des prochaines années, les activités se poursuivront et augmenteront dans ce domaine. La raison en est que nous voulons stimuler l'activité économique dans notre province et attirer des intérêts de l'extérieur. Sur cette question, mon opinion est similaire à celle d'un candidat à un emploi qui a envoyé son curriculum vitae et qui possède plus de qualifications; cela le rend plus attrayant pour l'emploi. Il semble que toute industrie qui envisage de prendre de l'expansion en Nouvelle-Écosse verra la province sous un œil favorable si nous disposons d'une bonne infrastructure de transport. Nous considérons que le chemin de fer est une partie essentielle de cette infrastructure.

Le sénateur Oliver: Monsieur le président, j'aimerais remercier le ministre pour ce qui est, à mon avis, un excellent mémoire.

Le sénateur Buchanan: Monsieur le président, j'aimerais aussi féliciter le ministre pour ce qui est, à mon avis, un mémoire excellent, fouillé, intelligent et bien présenté, mais je n'en aurais pas attendu moins du ministre. Cela ne m'a pas surpris, parce qu'il a été un bon professeur durant plus de douze ans.

M. Streach: C'est vrai.

Le sénateur Graham: Et voilà pour la bande annonce.

Le sénateur Buchanan: Ce n'est pas une bande annonce, c'est vrai. Disons tout de suite que je veux bien faire preuve de bienveillance envers le sénateur Stewart, mais je suis tout à fait en désaccord avec son affirmation selon laquelle, je crois, il s'opposait à l'ajout d'une voie à la route transcanadienne dans toute la Nouvelle-Écosse si cela suppose une réduction de l'achalandage du tronçon Truro-Sydney, parce qu'à mon avis on compare des pommes et des oranges.

Le sénateur Stewart: Non, c'était pendant votre roupillon, sénateur.

Le sénateur Buchanan: Non. J'ai écouté chacun des mots que vous avez prononcés.

Le sénateur Stewart: Je crois que le compte rendu me donnera raison.

Le sénateur Buchanan: Peut-être bien, mais l'ajout d'une voie à cette route ne réduit en rien l'utilité du tronçon Truro-Sydney. Une chose que le sénateur Stewart n'a pas mentionnée, c'est le fait que la voie ferroviaire, à l'heure actuelle et dans l'avenir, doit servir au transport d'environ, si je ne me trompe, 250 000 ou 300 000 tonnes de charbon du Cap Breton vers Point Tupper, lequel transport ne sera en rien touché par le tronçon Westray ni par la centrale d'énergie de Trenton. Il s'agit d'une situation permanente.

[Text]

When I spoke on this matter in the Senate I referred to the psychological effect of this sale and the threat of abandonment down the line. It is a real threat. CN people may take issue with this, but I believe this morning the question was put: What happens down the line if a private operator decides for some reason or other—perhaps the parent company in the States is in financial difficulty—to close out or abandon the line in Nova Scotia? Would you, CN, be prepared to guarantee us now that at that time you will take the line over? As I recall, CN's answer was that, no, they would not take the line back. The long term viability is one of the big problems here.

You say in your brief that the word "confidence" is very important here because, psychologically, looking to the long term new investors and present investors in Cape Breton primarily would maybe take a second look if they realized that, down the line, there might be an abandonment of this line. So the psychological situation is very important in terms of new investment and existing investment.

It is my view, and I mentioned it this morning—and I agree with Rand Matheson by the way—that this sale cannot take place without the consent or concurrence of the Government of Canada and the Government of Nova Scotia. He sets up some reasons, and they are very interesting. He believes that the Truro to North Sydney line, and therefore the Sydney line, is a Confederation railway and therefore subject to the terms of union. He says so because of section 145, which was repealed when the line was built to Halifax. He also claims that the Truro to North Sydney line is an integral part of the terms of union with Newfoundland. He says, therefore, it is a Confederation railway and there is no right to seek a buyer of that line; and he calls it the main line, by the way, not a feeder line or branch line, without first obtaining the concurrence of the Government of Canada and the government of Nova Scotia. If you go that far and agree with him you have to agree with the terms of section 145, which was one of the terms of Confederation, a guarantee by the federal government that it would operate this line as part of the main line. It was an integral part of Confederation between Upper and Lower Canada, New Brunswick and Nova Scotia that this line be built. It is therefore incumbent upon the federal government to continue to operate the line.

Mr. Streach: I can understand why he was premier for 12 years in Nova Scotia. There is no question that he has the best argument of all.

Senator Buchanan: May I just continue then. I think you will find that back somewhere there has to be a deed because the line from Truro to Canso was deeded by the government of Nova Scotia to the Government of Canada and it was deeded for one specific purpose, to operate a railroad. If you accept that there was a deed for that portion and the Government of

[Traduction]

Lorsque j'ai abordé ce sujet au Sénat, je faisais allusion aux effets psychologiques de cette vente et à la menace d'abandon éventuel. Il s'agit d'une menace réelle. Les gens du CN peuvent être en désaccord avec ce point, mais je crois que la question a été circonscrite ce matin: «Que se passerait-il si un exploitant privé décidait, pour une raison ou pour une autre,—par exemple, que sa société mère aux États-Unis est en difficulté financière—de fermer ou d'abandonner le tronçon en Nouvelle-Écosse? Vous, gens du CN, seriez-vous prêts à nous garantir que vous reprendriez l'affaire? Autant que je me souviens, la réponse du CN était qu'ils ne le feraient pas. La viabilité à long terme est l'un des principaux problèmes de toute l'affaire.

Vous dites dans votre mémoire que le terme «confiance» est très important dans la situation en cause, en raison du facteur psychologique rattaché au fait que les investisseurs à long terme, présents et futurs, au Cap Breton envisageraient peut-être la question sous un nouvel angle s'ils réalisaient que le tronçon pouvait éventuellement être abandonné. Le facteur psychologique est donc très important en ce qui concerne les investissements, existants ou nouveaux.

À mon sens, et comme je l'ai déjà dit ce matin—et, en passant, je suis d'accord avec Rand Matheson—cette vente ne peut se produire sans le consentement ni l'accord du gouvernement du Canada et du gouvernement de la Nouvelle-Écosse. Il avance certaines raisons, et elles sont très intéressantes. Il croit que le tronçon Truro-North Sydney, et, par conséquent, le tronçon Sydney, est un chemin de fer de la Confédération et qu'il est, par conséquent soumis aux modalités de l'union. Il en veut pour preuve l'article 145, qui a été révoqué lorsque le tronçon a été prolongé jusqu'à Halifax. Il prétend aussi que le tronçon Truro-North Sydney fait partie intégrante des modalités de l'union avec Terre-Neuve. Il affirme donc, par conséquent, qu'il s'agit d'un chemin de fer de la Confédération et que nous n'avons pas le droit de le vendre—et, en passant, il l'appelle la voie principale, pas une voie secondaire ni un embranchement—sans d'abord obtenir l'accord du gouvernement du Canada et du gouvernement de la Nouvelle-Écosse. Si vous poussez votre raisonnement jusque là et que vous êtes d'accord avec lui, vous devez convenir que les modalités de l'article 145, lequel était une des modalités de la Confédération, une garantie du gouvernement fédéral selon laquelle il exploiterait ce tronçon en tant que partie de la voie principale. La construction de ce tronçon était partie intégrante de la Confédération entre le Haut et le Bas Canada, le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Écosse. Il incombe donc au gouvernement fédéral de continuer à exploiter le tronçon.

M. Streach: Je peux comprendre pourquoi il a été Premier ministre de la Nouvelle-Écosse durant douze ans. Il ne fait aucun doute qu'il a le meilleur argument.

Le sénateur Buchanan: Permettez-moi donc de continuer. Je crois que vous découvrirez quelque part qu'il y avait un acte, parce que le tronçon de Truro à Canso a été cédé par acte par le gouvernement de la Nouvelle-Écosse au gouvernement du Canada, et il l'a été pour une raison particulière, l'exploitation d'un chemin de fer. Si vous admettez qu'il y a eu un acte pour cette portion et que le gouvernement du Canada a bâti l'autre

[Text]

Canada built the other portion to Sydney then Rand Matheson is correct for two reasons.

The other reason I think the concurrence is required is how can a private operator move into Nova Scotia with what is basically a intra-railway line totally within the province without the concurrence of the government of Nova Scotia on the probable right-of-way agreement that is across the Canso Causeway? They cannot do it without that right-of-way agreement being transferred or assigned to them. So I believe it is a Confederation railway or part of the main line, and, second, that the concurrence of the Government of Nova Scotia must be given in order for it to happen, and I think the most important thing we have to consider is that your concurrence would be required, which certainly I do not think will be given at this point. The third point is the matter of confidence in the future and long term viability of that line in the hands of a private operator. I have nothing against the United States. Most of my relatives live in the Boston area, not Toronto. But when they make the big decisions, as they did years ago with the Sydney Steel Corporation and then DOSCO, they say, "What can we close?" In that case, they said, "Here is a little plant in Nova Scotia," and they put the mark on it and closed it down.

Senator Gigantès: You signed the Free Trade Agreement with them which makes it easier.

Senator Buchanan: Lets not get into that.

The Chairman: Senator Buchanan, you have expressed some strong views in favour of our consultant Rand Matheson. The committee will have to decide. If we are going to be a quasi-judicial body that is going to examine the views of Mr. Matheson, of CN senior counsel, and of the lawyers of the Library of Parliament, I do not know how we can do it. Have you read the other briefs?

Senator Buchanan: Yes, I did, but I agree with Rand Matheson.

The Chairman: That's fine, but you are putting the committee in a position where we will have to recall and have some type of quasi-judicial Supreme Court. Rand Matheson is correct, Senator Buchanan, that the process that is set down, the NTA, requires the successful bidder, the final person who has made the cut, the person who now has the agreement of sale with CN to operate the line, to go to the province of Nova Scotia for a railroad operating authority. There is no question about that. But CN has sold it when this happens; if that happens, it is an agreement of sale. He goes to the province of Nova Scotia for authority; what does the province of Nova Scotia do? What choice has it, because CN has disposed of it?

Senator Buchanan: I think it has lots of choice. At that point the opinion I am expressing, and it is based on what I believed for many years about that line and I know the line very well and it is part of the main Trans-Canada line, I believe that

[Traduction]

portion jusqu'à Sydney, alors Rand Matheson ne s'est pas trompé pour deux raisons.

L'autre raison pour laquelle je crois qu'il faut qu'il y ait un accord est celle-ci: comment un exploitant privé peut-il arriver en Nouvelle-Écosse avec ce qui est fondamentalement une voie ferroviaire intérieure située totalement à l'intérieur des frontières de la province sans l'accord du gouvernement de la Nouvelle-Écosse concernant l'entente de droit de passage probable assortie au pont-jetée de Canso. L'exploitant en question ne peut le faire sans obtenir au préalable le transfert ou l'attribution de l'accord de droit de passage. Partant, je crois qu'il s'agit d'un chemin de fer de la Confédération ou d'une partie de la voie principale, ensuite, que l'accord du gouvernement de la Nouvelle-Écosse doit être donné si l'on veut que cela se produise, et je crois que la chose la plus importante que nous devons envisager, c'est que votre accord serait exigé, je crois que vous ne le donneriez certainement pas à l'heure actuelle, et, enfin, la question de confiance en l'avenir et de viabilité à long terme de ce tronçon est entre les mains d'un exploitant privé. Je n'ai rien contre les États-Unis. Une grande part de ma parenté vit dans la région de Boston, pas à Toronto. Mais lorsqu'ils prennent une grosse décision, comme ils l'ont fait il y a des années dans le cas de la Sydney Steel Corporation et ensuite de la DOSCO, ils disent: «Qu'est-ce que nous pouvons fermer? Tiens, voici une petite usine en Nouvelle-Écosse.» Ils font ensuite une croix dessus et la ferment.

Le sénateur Gigantès: Vous avez signé l'accord de libre-échange avec eux, ce qui rend la chose encore plus facile.

Le sénateur Buchanan: Ne commençons pas à parler de cela.

Le président: Sénateur Buchanan, vous avez exprimé certaines opinions bien établies en faveur de notre consultant Rand Matheson. Le comité devra décider. Si nous voulons être un organisme quasi-judiciaire qui devra examiner les opinions de M. Matheson, du conseiller principal du CN et des avocats de la bibliothèque du Parlement, je ne sais pas comment nous y arriverons. Avez-vous lu les autres mémoires?

Le sénateur Buchanan: Oui, je les ai lus, mais je suis d'accord avec Rand Matheson.

Le président: Je veux bien, mais vous placez le comité dans une position où il nous faudra procéder à une révocation et être un genre de cour suprême quasi judiciaire. Rand Matheson a raison, sénateur Buchanan, le processus qui est établi, la Loi sur les transports nationaux, exige que le soumissionnaire qui obtient le contrat, c'est-à-dire la personne à qui le CN a vendu le tronçon pour qu'il soit exploité—cette personne doit demander un permis d'exploitation de chemin de fer à la Nouvelle-Écosse. Il n'y a aucun doute à ce sujet. Mais le CN l'a vendu—si cela se produit, c'est un contrat de vente. L'intéressé demande un permis à la province de la Nouvelle-Écosse, et qu'est-ce que la province de la Nouvelle-Écosse fait? Quel choix a-t-elle, si le CN s'en est débarrassé?

Le sénateur Buchanan: Je crois que beaucoup de choix s'offrent à elle. Pour l'instant, l'opinion que j'exprime—et elle est fondée sur ce que j'ai cru durant bien des années à propos de ces tronçons, et je connais ce tronçon très bien, il fait partie

[Text]

Rand Matheson is correct that the sale cannot be completed without the concurrence of the Government of Nova Scotia—not that the Government of Nova Scotia has to say that it agrees with a new operator. That is one part of it, but the other part, as Rand Matheson points out, is the sale cannot be completed without the concurrence of the Government of Nova Scotia.

The Chairman: The main thrust of Mr. Matheson's point is that CN has no legal right to sell the railroad.

Senator Buchanan: That's right, that's what he said.

The Chairman: What the hell are we doing here?

Senator Buchanan: We are going to reinforce Rand Matheson's opinion.

Senator Stewart: I suggested earlier we might adjourn at this point, having had this conclusive testimony from a former premier of Nova Scotia.

Senator Oliver: Senator Buchanan also said that section 145 has been repealed. He made that clear.

Senator Stewart: So?

Senator Oliver: The two legal briefs give us the reasons and the Chairman has asked us not to go into that now, but you have read them as well as I have.

The Chairman: That will be a subject for the committee to decide.

Senator Atkins: Apart from the constitutional question and the legal question, how can a shortline be sold or privatized without the cooperation of the Government of Nova Scotia? It seems to me that it is impossible. I think the question is, if you are going to proceed on this basis, what is the bottom line? How do you come to some accommodation that satisfies both parties? Surely the Government of Nova Scotia has to examine that possibility. If it does not, I agree, why are we wasting our time? I should tell you that I am one of those who resist change. I wish the DAR was still running.

The Chairman: We are over our time. Senator Spivak.

Senator Spivak: I would like to change the subject slightly. I note that on page 5 of your brief you stated that the Truro to Sydney rail service line is important. One of the reasons you say it is important is because it keeps significant quantities of dangerous goods off our highways. I would like to know if you have any documented evidence which shows the difference between the dangers of carrying dangerous goods on highways versus the railway lines and how you reconcile that with the increased truck traffic that will result with this new system of highways.

In addition, I wonder whether you have done any studies. The Government of Canada, and I presume that involves provincial responsibility, has pledged to stabilize vehicle emissions, basically CO₂. As a government, I wonder if you have

[Traduction]

de la voie principale transcanadienne—je crois que Rand Matheson a raison et que la vente ne peut être conclue sans l'accord du gouvernement de la Nouvelle-Écosse—non pas que le gouvernement de la Nouvelle-Écosse doive dire qu'il accepte le nouvel exploitant, ce n'est qu'une partie de la question, mais l'autre partie, comme l'a fait remarquer Rand Matheson, est que la vente ne peut être conclue sans l'accord du gouvernement de la Nouvelle-Écosse.

Le président: Le sens de l'argumentation de M. Matheson était que le CN n'est pas habilité par la loi à vendre le tronçon.

Le sénateur Buchanan: C'est vrai, c'est ce qu'il a dit.

Le président: Alors que faisons-nous ici?

Le sénateur Buchanan: Nous allons confirmer l'opinion de Rand Matheson.

Le sénateur Stewart: J'ai suggéré plus tôt que nous pourrions lever la séance tout de suite, maintenant que nous avons obtenu témoignage décisif d'un ancien premier ministre de la Nouvelle-Écosse.

Le sénateur Oliver: Le sénateur Buchanan a aussi dit que l'article 145 avait été révoqué. Il l'a dit clairement.

Le sénateur Stewart: Et alors?

Le sénateur Oliver: Les deux mémoires juridiques nous en donnent les raisons, et le président nous a demandé de ne pas reprendre de discussions sur cette question maintenant, mais vous les avez lus aussi bien que moi.

Le président: Le sujet sera laissé à la décision du comité.

Le sénateur Atkins: À part la question constitutionnelle et la question juridique, comment une voie secondaire peut-elle être vendue ou privatisée sans la coopération du gouvernement de la Nouvelle-Écosse? À mes yeux, cela semble impossible. À mon avis, si vous devez procéder ainsi, quel sera le résultat? Comment arriverez-vous à conclure des arrangements qui satisferont les deux parties? Le gouvernement de la Nouvelle-Écosse doit sûrement examiner cette possibilité. S'il ne le fait pas, alors pourquoi pardons-nous notre temps? Je dois vous dire que je ne suis pas de ceux qui ont peur du changement. Je souhaiterais que le DAR soit toujours en activité.

Le président: Nous sommes en retard. Sénateur Spivak.

Le sénateur Spivak: J'aimerais aborder un sujet légèrement différent. Je constate en lisant la page 5 de votre mémoire que vous affirmez que le service ferroviaire entre Truro et Sydney est important. Une des raisons pour lesquelles vous dites qu'il est important, c'est qu'il empêche des quantités importantes de matières dangereuses de se retrouver sur nos routes. J'aimerais savoir si vous disposez de données documentées qui montrent la différence entre le danger inhérent au transport des marchandises dangereuses sur nos routes par rapport au transport ferroviaire et comment vous comptez solutionner la question avec l'augmentation du transport par camion qui résultera de ce nouveau réseau routier.

En outre, je me demande si vous avez procédé à des études. Le gouvernement du Canada—et je présume que cela suppose aussi une responsabilité provinciale—s'est engagé à stabiliser les émissions polluantes provenant des véhicules, particulière-

[Text]

looked at the difference between the impact on that between rail traffic and highway traffic, particularly in view of the increased truck traffic. That is the question. You may not have that information and I would appreciate it if you could send that to us.

Mr. McDougall: We have not done any studies ourselves about the relative safety of the rail and road mode, but there have been studies done in the United States. The ones that I have read are inconclusive. There are many fewer accidents on the railroad, but when there is an accident it is generally of more consequence than a highway accident. There are many times more highway accidents involving dangerous goods.

Railroads go through the downtown areas of many of our small cities and towns whereas the highways skirt and border most of our cities and towns. From that point of view, it is safer. All in all there is no definitive study, but it is generally felt that it is better and safer that dangerous commodities move by rail rather than road.

With regard to your second question, I am not aware of any work respecting emissions from automobiles and trucks versus the rail mode. However, again I have heard it expressed that it is generally felt that the rail mode does produce less pollutants per tonne of goods moved than does the highway mode, but I cannot give you any numbers.

Senator Spivak: In other words, this is not an area that as a government you have looked into very specifically. As well as the dangerous goods information, I was hoping you would have some specific information as to what kinds of goods are better carried on the railway. Since you list that as one of the reasons for keeping the line, I had thought that perhaps it had more depth to it. I understand the other reasons and I am wholly cognizant of those other reasons. In this particular case, I had hoped you would have some more specific information. However, you are saying that you do not.

Mr. McDougall: It is just studies by other jurisdictions.

The Chairman: Mr. McDougall, perhaps we could also ask you to provide us with the research and the information which on page three you state is a fact: "typically a shortline is under-capitalized" et cetera. Could we have the facts from which you made that statement?

Mr. McDougall: Yes, Senator MacDonald.

Senator Stewart: Mr. Chairman, I wonder whether the minister could give us information on highway accidents in Nova Scotia involving trucks which would show if there has been any increase in such accidents as a consequence of the economic deregulation of trucking.

[Traduction]

ment le CO₂. Je me demande si, en tant que gouvernement, vous avez étudié la différence à ce titre entre la circulation ferroviaire et la circulation routière, particulièrement si l'on considère la hausse du transport par camion. Voilà la question. Peut-être n'avez-vous pas cette information avec vous; j'apprécierais que vous nous la fassiez parvenir.

M. McDougall: Nous n'avons pas nous-même fait d'études comparant la sécurité relative du transport ferroviaire et du transport routier, mais il y a eu des études faites à ce sujet aux États-Unis. Les rapports que j'ai lus ne sont pas concluants. Peut-être le chemin de fer donne-t-il lieu à bien moins d'accidents, mais lorsqu'il y en a un, il a généralement de plus graves conséquences qu'un accident qui se produit sur la route. Les accidents de la route qui mettent en cause des marchandises dangereuses sont nettement plus fréquents.

Les chemins de fer traversent le centre ville de beaucoup de nos petites villes et de nos petits villages alors que les autoroutes contournent la plupart de nos villes et villages. De ce point de vue, le transport routier est plus sûr. Aucune étude ne permet une conclusion définitive, mais on pense généralement qu'il est plus sûr de transporter les marchandises dangereuses par train que par camion.

En ce qui concerne votre deuxième question, je ne connais aucune étude qui a comparé les émissions polluantes des automobiles et des camions avec celles des trains. Cependant, encore une fois, j'ai déjà entendu que le mode de transport ferroviaire produit moins de polluants par tonne de marchandises expédiées que ne le fait le transport routier, mais je ne peux vous donner aucun chiffre.

Le sénateur Spivak: En d'autres termes, il ne s'agit pas d'un secteur que vous avez, en tant que gouvernement, étudié de près. Comme en ce qui concerne les informations sur les marchandises dangereuses, j'espérais que vous ayez certaines informations précises quant au genre de marchandise qu'il est préférable de transporter par train. Comme vous mentionnez ce fait comme une raison de conserver le tronçon, j'ai pensé que vous aviez étudié la question plus en profondeur. Je comprends les autres raisons, et je les connais pleinement. Dans le cas qui nous occupe, j'espérais que vous auriez des informations plus précises. Cependant, vous dites que vous n'en avez pas.

M. McDougall: Il s'agit simplement d'études faites par d'autres autorités compétentes.

Le président: M. McDougall, pourrions-nous vous demander de nous fournir les études et l'information qui sont à la source du fait que vous mentionnez en page 3, c'est-à-dire «de façon générale, une voie secondaire et sous-financée», etc.? Pourrions-nous connaître les faits qui vous ont amenés à formuler cet énoncé?

M. McDougall: Oui, sénateur MacDonald.

Le sénateur Stewart: Monsieur le président, je me demande si le ministre pourrait nous donner les informations concernant les accidents de la route impliquant des camions en Nouvelle-Écosse, et qui montreraient s'il y a eu une hausse de ce genre d'accident à la suite de la réglementation économique du transport par camion.

[Text]

Senator Spivak: Mr. Chairman, perhaps I could add to that question.

I would be very interested in terms of the weight, loads and the sizes of trucks. I know there is information in the United States that is very serious concerning the monster trucks. I would be very interested in knowing the weight, loads, sizes and all that information that has changed since deregulation, if you do not mind, Senator Stewart.

Senator Stewart: That would be very helpful, Mr. Chairman in view of the testimony we heard this morning from the railway that the province of Nova Scotia is allowing heavier and heavier and longer and longer trucks which CN regards as competition.

Senator Forrestall: If traffic is increased there will be increased accidents. I do not think there is any question about that, Senator Stewart, you know the answer to your question. I think you are posing a rhetorical question.

Senator Stewart: It would be nice to have the data.

Senator Spivak: It is a specific topic and it is being looked at.

The Chairman: Finally, minister, would you take over the operation of that rail line if the shortline operator were to fail or the proposed sale did not take place or the rail line was abandoned by CN, knowing full well that the evidence indicates that if CN sells it, it is out of there, so it is up to you? Would you take it over? Would you continue the service?

Mr. Steatch: Mr. Chairman, perhaps you are asking the type of question that may indeed be on some people's minds. I cannot answer that because that situation has not presented itself. We have found in the years that I have been associated with government, and that is quite a few years now, that you deal with the facts as they are before you and that fact is not before us at the present time, so I cannot answer that question for you.

The Chairman: But your whole presentation indicates that it will be.

Mr. Steatch: We certainly would be of the view that if indeed the Government of Canada reneges on its responsibility to show the Government of Nova Scotia that this line indeed continues to be part of the essential rail line then the Government of Nova Scotia is going to take a serious look at what type of resources it would have to enhance the infrastructure and that line would be part of that infrastructure.

The Chairman: I am only saying that you have not proved that it has reneged on anything; that is the point.

Mr. Steatch: I think it is fair to say there are those who would suggest that the Government of Nova Scotia should indeed seriously look at shortlines within the province. I am

[Traduction]

Le sénateur Spivak: Monsieur le président, j'aimerais ajouter quelque chose à la question.

Je suis particulièrement intéressé par ce qui concerne le poids, les chargements et les dimensions de ce camion. Je sais qu'il existe des informations sûres aux États-Unis concernant ces trains routiers. Je voudrais connaître le poids, les chargements et les dimensions ainsi que toutes les informations qui ont été sujettes à changement depuis la déréglementation, si vous n'y voyez pas d'inconvénient, sénateur Stewart.

Le sénateur Stewart: Je crois qu'il serait très utile, Monsieur le président, par rapport aux témoignages que nous avons entendus ce matin des sociétés de chemin de fer, que la Nouvelle-Écosse permette la circulation de camions de plus en plus lourds et de plus en plus longs, que le CN perçoit comme des compétiteurs.

Le sénateur Forrestall: Si on augmente la circulation, il y aura un plus grand nombre d'accidents. Cela ne fait aucun doute, sénateur Stewart, vous connaissez la réponse à votre question. Je crois que votre question est toute théorique.

Le sénateur Stewart: Il serait bon que nous ayons les informations.

Le sénateur Spivak: C'est un sujet précis et nous étudions la question.

Le président: Finalement, Monsieur le ministre, seriez-vous prêt à prendre en main l'administration de la voie ferrée si l'exploitant de voie secondaire venait à échouer, ou si la vente proposée n'avait pas lieu, ou si le CN abandonnait la voie ferrée, sachant fort bien que, selon toute évidence, si le CN procède à la vente, il quitte la scène, et qu'il n'en dépend plus que de vous? Prendriez-vous cette responsabilité? Continueriez-vous à fournir le service?

M. Steatch: Monsieur le président, peut-être posez-vous les questions auxquelles pensent certaines personnes. Je ne peux répondre à cela parce que la situation ne s'est pas présentée. J'ai appris au cours de mes années au gouvernement—et cela fait déjà quelques années maintenant—qu'il faut agir selon les faits qui se présentent à vous, et nous ne sommes pas encore confrontés à cette situation pour l'instant, de sorte que je ne peux répondre à votre question.

Le président: Mais votre exposé en entier indique que ce sera le cas.

M. Steatch: Nous sommes certainement d'accord pour dire que si le gouvernement du Canada met de côté la responsabilité qui lui incombe de prouver au gouvernement de la Nouvelle-Écosse que cette portion de voie doit en effet continuer de faire partie d'un réseau ferroviaire essentiel, alors le gouvernement de la Nouvelle-Écosse devra sérieusement considérer à quel type de ressources il devrait recourir pour mettre en valeur l'infrastructure, et cette voie ferait partie de cette infrastructure.

Le président: Je dis seulement que vous n'avez pas réussi à prouver qu'il ait renoncé à quoi que ce soit, c'est là la question.

M. Steatch: Je crois qu'il est utile de rappeler qu'il y en a qui croient en effet que le gouvernement de la Nouvelle-Écosse devrait accorder plus d'attention aux voies secondaires à l'inté-

[Text]

not in a position at this hearing to be able to indicate to you whether the government would seriously look at that.

The Chairman: That is fair enough.

Senator Forrestall: I would like to follow that line of questioning and you have given a reasonable answer to a hypothetical question and it is very difficult to deal with.

Let me ask you specifically, have you instructed the appropriate officials in your department to begin to develop legislation in draft form against the eventuality or the possibility of a sale to a buyer who very normally and very obviously would want to operate under provincial as opposed to federal jurisdiction?

Mr. Steatch: Senator Forrestall, it has only been a short time since CN informed the Government of Nova Scotia. And, for the record, CN did not ask the Government of Nova Scotia whether we wanted them to shortline this line; they told us that it would be shortlined.

That was a short period of time ago. Since that time officials in the Department of Transportation, in our economic department and the Attorney General's department recognize that if this line does indeed become a shortline we will have to have legislation to put in place and officials are at least doing some research on that line.

Senator Forrestall: Mr. Chairman, it is not hypothetical, we are in a real short time situation. I would ask you to give very serious consideration to that. At the same time, you might give consideration to instructing your appropriate officials to begin to develop the principles on which you would base legislation and that you look very closely at the question of protection. What we heard this morning is the very real absence of any protection whatsoever. If we are to be useful to the process that we are in to this committee when it reports in April, we should be able to say something and that will be easier if you are of assistance in this regard. In other words, I am asking you to send those signals by your actions, those types of signals that would assist us. The Chairman has repeated it, certainly Senators Graham, Stewart, Spivak, Buchanan and myself have asked, where is the protection? You can be very helpful to us with respect to signals along that vein. I join with Senator Oliver, the Chairman and others in thanking you very much for appearing; it is a good brief.

The Chairman: I agree. Thank you very much, minister. Thank you, Mr. McDougall.

Colleagues, we are going to change the order slightly. We are going to hear the brief from the NDP Caucus of Nova Scotia, because Mr. Chisholm has to catch a plane.

Mr. Robert Chisholm, MLA (Halifax Atlantic): Mr. Chairman, thank you for allowing me the opportunity to move up the list. I do have a 5.15 p.m. flight and it would be rather difficult for me to make it.

[Traduction]

rieur de la province. Je ne suis pas en mesure de vous dire maintenant si le gouvernement aurait l'intention de considérer sérieusement cet aspect.

Le président: C'est bien.

Le sénateur Forrestall: J'aimerais poursuivre dans la même veine; vous avez fourni une réponse sensée à une question purement hypothétique, et il est très difficile de répondre.

Je vais être plus précis: avez-vous demandé aux hauts fonctionnaires de votre ministère de commencer à élaborer un projet de loi pour contrer l'éventualité ou la possibilité d'une vente à un acheteur qui, selon toute logique et toute vraisemblance, serait prêt à poursuivre l'exploitation sous compétence provinciale plutôt que sous compétence fédérale?

M. Steatch: Sénateur Forrestall, il s'est écoulé bien peu de temps depuis que le CN a informé le gouvernement de la Nouvelle-Écosse. Et à titre d'information, le CN n'a pas demandé au gouvernement de la Nouvelle-Écosse si celui-ci voulait que la voie soit transformée en voie secondaire; ils nous ont dit qu'elle serait transformée en voie secondaire.

C'était il y a peu de temps. Depuis, les dirigeants du ministère des Transports, de notre service des finances et du ministère de la Justice ont admis que si cette voie devient effectivement un chemin de fer secondaire, nous devons veiller à élaborer une réglementation, et les dirigeants effectuent déjà des recherches sur cette voie.

Le sénateur Forrestall: Monsieur le président, ce n'est pas une question hypothétique, nous sommes vraiment pris de cours dans cette situation. Je vous demanderais de vous attarder sérieusement à cette question. En même temps, vous devriez penser à demander aux hauts fonctionnaires concernés de commencer à élaborer les principes sur lesquels vous voulez baser cette réglementation et vous pencher attentivement sur la question de protection. Ce que nous avons entendu ce matin dénote l'absence réelle de toute protection, quelle qu'elle soit. Si nous voulons être utile au processus dont nous faisons partie à l'intérieur du comité lorsqu'il soumettra son rapport en avril, nous devrions avoir quelque chose à dire et ce sera plus facile si vous nous offrez votre collaboration. En d'autres termes, je vous demande de nous donner des preuves de vos actions, ce genre de preuves qui pourraient nous être utiles. Comme le président l'a répété, comme les sénateurs Graham, Stewart, Spivak, Buchanan et moi-même vous l'avons demandé, où est la protection? Vos actions peuvent être d'une grande utilité pour nous. Je me joins au sénateur Oliver, au président et aux autres et je vous remercie de votre témoignage; cet un bon mémoire.

Le président: Je suis d'accord. Je vous remercie, Monsieur le ministre. Merci, M. McDougall.

Chers collègues, il y a un léger changement à l'ordre du jour. Nous allons maintenant entendre le mémoire du caucus du Nouveau Parti Démocratique de la Nouvelle-Écosse parce que M. Chisholm doit prendre l'avion.

M. Robert Chisholm, député provincial (Halifax Atlantic): Monsieur le président, je vous remercie de me permettre de parler à ce moment-ci. J'ai effectivement un avion à prendre à

[Text]

Honourable senators, first let me say how pleased I am to have the opportunity to appear before you to discuss this important issue.

I am making this submission in accordance with the policy adopted at our party convention in November 1991, which stated:

That the New Democratic Party of Nova Scotia opposes the privatization of the Truro-Sydney rail line, and calls for the restoration of rail passenger service.

The sale of this line cannot be viewed in isolation. Regardless of its immediate effect upon CN's financial statements, the sale would be bad policy and a further signal that Canada is being dismantled when national unity is essential for our future well-being.

The federal Minister of Transport, Jean Corbeil, wrote on November 21 that "given the union agreements and federal regulations under which CN operates, a shortline operator can encourage business growth with a lower operation cost than CN can."

Taking the minister at his word, this sale is nothing more than an attempt to evade collective agreements and federal regulation. No company should be given a licence to evade laws and signed contracts. You should use whatever influence you command to stop it.

We recommend that the best way of closing the door on such evasion is for Parliament to declare the Truro-Sydney line to be for the general advantage of Canada, using the declaratory power in clause 92(10)(c) of the Constitution Act. You would know whether such a declaration can be originated in the Senate.

Should neither the Senate nor the House of Commons agree to take this step, we will recommend that the Nova Scotia Government and House of Assembly enact laws to maintain the existing collective agreements, safety regulations and other laws that would otherwise be evaded when the main line from Truro to Sydney passes into provincial jurisdiction as a shortline.

We believe that there is a key role for a crown corporation in the operation of Canada's coast-to-coast railway system. That corporation is Canadian National. Some of the strongest economic forces with which Canada must contend on the world stage, Japan and the European Economic Community, use crown corporations and their equivalents as major tools of economic development, national development and international trading strategy. They recognize the transportation infrastructure significantly shapes the pattern of economic, social and labour force development.

[Traduction]

17 h 15, et il me serait plutôt difficile d'y arriver sans votre collaboration.

Messieurs les sénateurs, laissez-moi d'abord vous dire tout le plaisir que j'ai de pouvoir paraître devant vous pour discuter de ce problème important.

Mon exposé est conforme au programme qui a été adopté au congrès de notre parti en novembre 1991:

Le Nouveau Parti Démocratique de la Nouvelle-Écosse s'oppose à la privatisation de la voie de chemin de fer Truro-Sydney et demande que soit réinstauré le service ferroviaire aux passagers.

La vente de cette voie ne peut être considérée de façon isolée. Sans égard à ces effets immédiats sur les états financiers du CN, cette vente est une mauvaise décision politique et un nouveau signal selon lequel le Canada se désagrège, alors que l'unité nationale est essentielle à notre bien-être futur.

Le 21 novembre, le ministre fédéral des Transports, Jean Corbeil, écrivait qu'étant donné les accords syndicaux et les règlements fédéraux en vertu desquels le CN exerce ces activités, un exploitant de chemins de fer secondaire pourrait encourager la croissance économique à des coûts de fonctionnement moindres que ceux du CN.

Si l'on interprète les propos du ministre au pied de la lettre, cette vente ne constitue rien de plus qu'une tentative de se soustraire aux conventions collectives et à la réglementation fédérale. Aucune société ne devrait avoir le droit de se soustraire aux lois et à ses obligations contractuelles. Nous devrions utiliser toute la latitude dont nous disposons pour mettre un frein à cela.

À notre avis, la meilleure façon pour le Parlement de mettre un terme à cela est de déclarer que la voie ferroviaire Truro-Sydney est dans l'intérêt général du Canada, selon le pouvoir déclaratoire de l'alinéa 92(10)c) de la Loi constitutionnelle. Vous sauriez si une telle déclaration pourrait provenir du Sénat.

Si le Sénat ou la Chambre des communes refusent de recourir à ce moyen, nous recommanderons que le gouvernement et l'assemblée législative de la Nouvelle-Écosse promulguent des lois pour maintenir les conventions collectives présentement en vigueur, de même que les règlements sur la sécurité et les autres lois qui pourraient ne pas être respectées lorsque la principale voie ferrée de Truro vers Sydney passera sous compétence provinciale en tant que voie secondaire.

Nous croyons qu'une société d'État doit jouer un rôle primordial dans l'exploitation d'un réseau ferroviaire pan-canadien. Cette société d'État, c'est le Canadien National. Les puissances économiques les plus influentes contre lesquelles le Canada doit se mesurer à l'échelle mondiale—le Japon et la Communauté économique européenne—ont recours à des sociétés d'État et à des institutions équivalentes comme outils importants de leur expansion économique, de leur essor national et leur stratégie de commerce international. Ces pays reconnaissent que l'infrastructure du transport exerce une influence significative sur les courbes du développement économique et social et sur le perfectionnement de la main-d'œuvre.

[Text]

We are not arguing for close political direction or daily management of CN by the Government of Canada. My constituent, Senator Buchanan, can tell you that our party has in fact long opposed the heavy patronage hand that has been evident in the management of Nova Scotia crown corporations. Our criticism of unjustified political interference has received vigorous response from him and from many others in both political parties that are represented on your committee, honourable senators.

But permitting CN to sell this section of main line stretching to the eastern-most tip of the Maritimes is a dangerous step away from a fundamental expression of the Canadian economic union.

CN has shown little interest over the past few years in increasing its traffic on rail lines in Nova Scotia. In their application to abandon the Chester subdivision in 1988-89, they talked about pursuing intermodal and multimodal options. What they in effect meant by that was the CN intermodal centre in Moncton, New Brunswick. This was another indication of their shift from rail to truck shipping within CN, and the consequence is less freight destined for Nova Scotia or originating in Nova Scotia being moved by rail.

Nova Scotia's trade with the rest of Canada is significant. We have seen this shift from rail occurring during a period of growth in production and freight volumes.

When reviewing CN's claims about service and volume, we urge you to obtain evidence about how much freight is already being trucked in and out of the area as a result of CN's action decisions to carry most interregional freight by rail only to and from Moncton.

The federal government decree the railways will operate on a cost-recovery basis is tending to reduce the overall efficiency of our transportation system while increasing both deficits and taxes. We view the sale of this line as part of this trend.

Ten years ago, 1,135 miles of rail were operated in Nova Scotia by CN and CP as part of the national rail system. Since then, 606 miles have been abandoned. CN now proposes to sell the 238 miles between Truro and Sydney. That will leave only about 190 miles of rail from Halifax to tie this province into the national federally regulated ground transportation network.

Now, this was all supposedly done to reduce the federal deficit and promote efficiency through cost recovery, yet Atlantic Canada's highway system is heavily subsidized by provincial governments.

Shippers and taxpayers are being forced to pay for the construction of a new and expanded highway system at the same time they pay for the operation and abandonment of a rail sys-

[Traduction]

Loin de nous l'idée de prôner une direction politique étroite ou une gestion des activités quotidiennes du CN par le gouvernement du Canada. Mon commettant, le sénateur Buchanan, peut vous dire que notre parti s'oppose en fait depuis longtemps au patronage éhonté qui s'est manifesté dans la gestion des sociétés d'État en Nouvelle-Écosse. L'interférence politique injustifiée que nous avons dénoncée a suscité une réaction vigoureuse de la part du sénateur ainsi que de nombreux autres intervenants de partis politiques représentés à votre comité, Messieurs les sénateurs.

Mais permettre au CN de vendre ce tronçon d'une voie principale qui va jusqu'à l'extrémité est des Maritimes nous éloignerait de l'expression fondamentale de l'union économique canadienne.

Le CN a montré peu d'intérêt, au cours des dernières années, à accroître le trafic ferroviaire en Nouvelle-Écosse. Dans leur demande d'abandon de la subdivision Chester en 1988-1989, les représentants du CN ont mentionné la possibilité d'adopter les options de transport intermodales et multimodales. En fait, ils parlaient spécifiquement du centre intermodal du CN à Moncton (Nouveau-Brunswick). Voilà qui montre aussi quel le CN passait du transfert du transport ferroviaire au camionnage; cette évolution a eu pour conséquence une réduction de la quantité de marchandises transportées par train vers la Nouvelle-Écosse ou en provenance de cette province.

Le commerce entre la Nouvelle-Écosse et le reste du Canada est important. Nous avons vu ce changement de mode de transport, au détriment du transport ferroviaire, se produire en pleine période de croissance de la production et des volumes de marchandises.

Lorsque vous étudierez les chiffres du CN sur le plan du service et du volume, nous vous conseillons vivement de réclamer des preuves sur la quantité de marchandises qui entrent dans cette région et en sortent par camion depuis que le CN a décidé de limiter presque tout le transport ferroviaire des marchandises entre Moncton et les autres régions.

Le décret du gouvernement fédéral selon lequel les chemins de fer devront fonctionner de façon rentable tend à réduire l'efficacité générale de notre système de transport tout en accroissant les déficits et les taxes. Nous considérons que la vente de cette voie s'inscrit dans cette tendance.

Il y a dix ans, 1135 milles de voies ferrées étaient exploités en Nouvelle-Écosse par le CN et le CP et faisaient partie du réseau ferroviaire national. Depuis, 606 milles ont été abandonnés. Le CN propose aujourd'hui de vendre le tronçon de 238 milles entre Truro et Sydney. Il ne restera donc qu'environ 190 milles de voies ferrées, à partir de Halifax, pour relier la Nouvelle-Écosse au réseau national de transport par voie terrestre réglementé par le gouvernement fédéral.

Cela a soit-disant pour but de réduire le déficit fédéral et de promouvoir l'efficacité grâce à la rentabilité. Pourtant, le système routier des provinces atlantiques est fortement subventionné par les gouvernements provinciaux.

Les transporteurs et les contribuables sont obligés de payer pour la construction d'un réseau routier nouveau et agrandi en même temps qu'ils paient pour l'exploitation et l'abandon d'un

[Text]

tem that is in fact running below capacity. The end result will be fewer transportation options, less competition among transportation modes, and higher costs for those who do ship freight in the Maritimes.

It is ironic that the response of many provincial representatives is to demand federal help with highway construction. The \$20 million federal payment towards construction of a highway from Pictou County to Sheet Harbour was so generous that in fact it became known as the "Highway to Nowhere." That highway enables Scott Maritimes to reduce its use of the Truro-Sydney rail line. Heavy industrial use of a highway means heavy maintenance costs. There will be no federal money to maintain the Sheet Harbour highway during the many more decades that we hope Scott Maritimes will sustain itself as a major economic force in northeastern Nova Scotia. The fact is we heard earlier it sounds like they are not going to be continuing their transportation on that road highway.

The major study done by the provincial government discovered that revenue generated by Nova Scotia highways paid less than 80 percent of costs. When we simply look at the Nova Scotia public accounts and spending estimates, they show a net subsidy of over \$31 million in 1988-89 and a net subsidy of over \$76 million in 1989-90 for the provincial roads and highways.

We ask you to consider how speed and reliability of service along this and many other lines in Nova Scotia would have been improved if it had been subsidized by the federal government to the same extent that the federal government subsidized construction of new sections of 100 Class highway between Bridgetown and Yarmouth at approximately \$500,000 a mile. The situation has become so extreme that the provincial government has even offered to spend money on upgrading the Halifax-Moncton rail line.

A redistribution of wealth from the poor to the rich is the final outcome of federal failure to contribute to the maintenance and improvement of this and other Nova Scotia rail lines for which it has constitutional responsibility. This outcome is contrary to the principle of regional economic equality which was enshrined in the constitution of 1982.

National and provincial transportation policy is far more than and quite different from the operations of the various carriers. Decisions that only serve the immediate interests of one carrier or one level of government are likely to harm others, be they shippers, workers, other governments or entire regions.

CN and its federal masters are attempting to limit the discussion of the sale only to its immediate effect upon CN's bottom line and to the potential for laying off workers while cutting others' wages. They discuss the line in isolation from the

[Traduction]

réseau ferroviaire qui fonctionne en-deçà de ses capacités. Il y aura donc moins d'options de transport, moins de concurrence entre les modes de transport et des coûts plus élevés pour ceux qui envoient des marchandises dans les Maritimes.

Il est ironique de constater que la réaction de nombreux représentants provinciaux est de demander l'aide du gouvernement fédéral pour la construction d'autoroutes. Le versement de 20 millions de dollars pour la construction d'une autoroute entre Pictou et Sheet Harbour par le gouvernement fédéral était si généreux que l'autoroute est aujourd'hui connue sous le nom de «L'autoroute qui ne va nulle part». Cette autoroute permet à l'entreprise Scott Maritimes de réduire son utilisation de la voie ferrée reliant Truro à Sydney. Or, une forte utilisation industrielle d'une autoroute entraîne des coûts d'entretien considérables. Il n'y aura aucune somme d'argent provenant du fédéral pour entretenir l'autoroute de Sheet Harbour pendant les nombreuses décennies où nous espérons que Scott Maritimes restera une force économique importante dans la partie nord-est de la Nouvelle-Écosse. Il semble, selon ce que nous avons pu entendre plus tôt, que l'entreprise ne continuera pas à utiliser l'autoroute pour transporter ses marchandises.

Une étude importante effectuée par le gouvernement provincial a révélé que les revenus générés par les autoroutes de la Nouvelle-Écosse couvraient moins de 80 p. 100 des coûts. Lorsque nous regardons simplement les comptes publics et le budget des dépenses de la Nouvelle-Écosse, nous voyons une subvention nette de plus de 31 millions de dollars en 1988-1989 et une subvention nette de plus de 76 millions de dollars en 1989-1990 pour les routes et autoroutes provinciales.

Nous vous demandons de considérer la façon dont la vitesse et la fiabilité du service, pour ce qui est de cette voie et des autres voies, en Nouvelle-Écosse, auraient été améliorées si le gouvernement fédéral l'avait subventionnée de la même façon qu'il a subventionné la construction de nouvelles sections de l'autoroute 100 Class entre Bridgetown et Yarmouth, à environ 500 000 \$ le mille. La situation est devenue si grave que le gouvernement provincial a même offert un financement pour améliorer la voie ferrée entre Halifax et Moncton.

Une redistribution de la richesse, des pauvres aux riches cette fois-ci, est l'issue finale de l'échec du gouvernement fédéral de contribuer à l'entretien et à l'amélioration des voies ferroviaires de la Nouvelle-Écosse dont il a la responsabilité, selon la Constitution. Ce résultat va à l'encontre des principes d'équité économique régionale enchâssés dans la Constitution de 1982.

La politique sur le transport national et provincial représente bien plus que les simples activités des divers transporteurs en plus d'être très différente. Les décisions qui ne servent que les intérêts immédiats d'un seul transporteur ou d'un seul palier de gouvernement sont susceptibles de nuire aux autres, qu'il s'agisse des transporteurs, des travailleurs, des autres gouvernements ou de régions entières.

Le CN et ses maîtres fédéraux tentent de limiter les discussions portant sur la vente à ses effets immédiats sur les bénéfices du CN et sur la possibilité de mettre à pied certains travailleurs tout en réduisant le salaire d'autres. Ils parlent de cette voie en l'isolant du reste du réseau du CN et des autres

[Text]

CN system and other transport modes. We challenge this heavily blinkered approach.

Will the new owner be in any better position than CN to make necessary investments in upkeep and upgrading? Considering that the federal minister places a value well in excess of \$75 million upon the real property associated with this line, how are those purchase costs going to be paid, rates cut, service improved, and a better profit taken out of its operation? This begins to sound like the miracle of the loaves and the fishes. We raise these questions to illustrate our concern that pursuit of this and other shortline sales will contribute to a devastating Canadian railway shakeout that leaves behind a New York-Montreal-Toronto-Chicago axis that may not be any more efficient or effective or cheap to use, but which would definitely exclude a major portion of this country.

Canadian National exists to serve the national purpose. Part of that duty includes attention to the long-term operation of this line.

Now, knowing the relatively small size and financial dependence of Maritime governments, people in Nova Scotia tend to rely upon the higher standards of health, safety and environmental protection they expect from the federal government. Sale of the line would remove such protection, as the federal minister in fact implied when he spoke about removing the burden of federal regulation. The Nova Scotia government has exactly six positions dedicated to the inspection of industrial and commercial work places. Its record of environmental enforcement is not impressive.

Now, honourable senators, the sale of this rail line raises fundamental issues about how the federal government will fulfil its present economic powers and jurisdiction. It raises basic questions about the very purpose of Canadian National Railways. If CN's decisions are to be justified primarily by the bottom line and by its ability to make a profit, what is to stop it from selling or abandoning most or all of its rail system to become a holding company or investment portfolio? It is the logical conclusion of the argument used to justify the sale. Our party believes that CN was created and still exists to provide a national transportation link. That in fact is the bottom line. This is the context in which we urge you to consider the idea of selling the Truro-Sydney line.

You have all received my more detailed written submission. If you have any questions now.

Senator Gigantès: Mr. Chisholm, on page 2 of your submission, the second paragraph, you say that you recommend the federal government use the declaratory power in clause 92(10)(c) of the Constitution Act. Yes, it can originate in the Senate. It is not one of those that cannot originate in the Senate. But it would have to—

[Traduction]

modes de transport. Nous critiquons cette approche très bornée.

Est-ce que le nouveau propriétaire sera plus en mesure que le CN de faire les investissements nécessaires pour assurer l'entretien et l'amélioration de cette voie? Comme le ministre fédéral accorde une valeur de plus de 75 millions de dollars aux biens immobiliers rattachés à cette voie, comment est-il possible d'assumer ce coût d'achat, réduire les tarifs, améliorer le service et tirer des profits de l'exploitation de cette voie? Il faudrait un miracle qui ressemble à la multiplication des pains. Nous soulevons ces questions afin de vous faire part de nos préoccupations face à la vente des voies secondaires, qui contribuera à faire du transport ferroviaire canadien un secteur fragile. Par contre, on maintient l'axe New-York-Montréal-Toronto-Chicago qui n'est pas nécessairement plus efficace, efficient ni abordable, mais qui négligerait vraiment une partie importante de notre pays.

Le Canadien national existe pour servir un objectif national. L'exploitation à long terme de cette voie fait partie de cette obligation.

Les habitants de la Nouvelle-Écosse connaissent le peu de poids et la dépendance financière des gouvernements des provinces maritimes et ils ont tendance à se fier aux normes plus élevées auxquelles ils peuvent s'attendre du gouvernement fédéral pour ce qui est de la santé, de la sécurité et de la protection de l'environnement. La vente de cette voie ferait disparaître une telle protection, comme l'a laissé entendre le ministre fédéral lorsqu'il a parlé d'éliminer le fardeau des règlements fédéraux. Le gouvernement de la Nouvelle-Écosse possède exactement six employés dont la tâche consiste à inspecter les lieux de travail commerciaux et industriels. Les réalisations de la province, quant à l'application de règlements en matière d'environnement, ne sont pas impressionnantes.

Alors, messieurs les sénateurs, la vente de cette voie ferrée soulève des questions fondamentales sur la façon dont le gouvernement fédéral gérera ses compétences et ses pouvoirs actuels en matière économique. Cette vente soulève des questions de base sur l'objectif même du Canadien national. Si les décisions du CN n'ont qu'à être justifiées par les bénéfices et la capacité du CN de faire des profits, qu'est-ce qui peut l'empêcher de vendre ou d'abandonner la plupart des voies ferrées, voire la totalité, afin de devenir une société de portefeuille ou un portefeuille de valeurs mobilières? C'est la conclusion logique qui s'impose lorsqu'on examine les arguments invoqués pour justifier la vente. Notre parti croit que le CN a été créé et existe pour assurer le transport national entre les diverses régions. Voilà le véritable cœur de la question. Voilà le contexte dans lequel nous vous exhortons à étudier le projet de vendre la voie Truro-Sydney.

Vous avez tous reçu mon mémoire écrit détaillé. Vous pouvez maintenant me poser vos questions.

Le sénateur Gigantès: Monsieur Chisholm, à la page 2 de votre mémoire, au deuxième paragraphe, vous dites que vous recommandez au gouvernement fédéral d'utiliser le pouvoir déclaratoire, mentionné à l'alinéa 92(10)c) de la Loi constitutionnelle. Le Sénat peut s'en charger. Il ne s'agit pas d'un de

[Text]

Senator Spivak: What does it say?

Senator Gigantès: It renders an act of a provincial government inoperative. It says they do not have the right to do it.

Senator Spivak: Disallowance clause.

Senator Stewart: No. Sorry, if you would allow me. The declaratory power permits the Parliament of Canada to declare a work to be under federal jurisdiction, for example, the uranium mines at the beginning of World War II. I do not want to appear to try to cut off this line of questioning, but I do not see the point of this proposal because the federal government already owns the line of railway and already has jurisdiction. I do not see what would be accomplished by using the declaratory clause.

Senator Gigantès: I was about to ask how, in view of what my learned colleague has just said, you see the use of this part for the federal government to forbid the federal government to do something.

Mr. Chisholm: The intention, of course, is to impress the government. I mean, if the government decides through CN to give CN the opportunity to privatize this line, we are suggesting that this power, if it were raised in the Senate, would be a means of putting pressure on the House of Commons to not be able to follow through.

Senator Gigantès: Not this one. It is not the instrument. These constitutional instruments are very specific in the way they can be used. This is not one that can be used that way. I mean, you are asking this committee to advocate the continuance of this line. I am on your side. I think this line should continue. I like railroads. I dislike trucks. But I do not think we can do it through that particular thing, not because we do not want to, but because it is like asking us to take a sledge-hammer to operate on somebody's tooth. It is not adequate means for obtaining the ends that you and I have in common, and, as far as I can see, most people from Nova Scotia have in common. As I was saying earlier, I find myself in the strange position of agreeing with the former Tory premier. I still have not recovered from that.

Senator Buchanan: I worded it so you would agree with me.

Senator Stewart: I think the declaratory power may already have been used in respect to part of this line of railway.

Senator Spivak: In your opening statement, you say that this would be a bad policy and a signal that Canada is being dismantled, and national unity is essential. In the proposals for economic union, there is of course the suggested proposal to dismantle barriers. Now, would you consider that the abandonment of rail lines constitutes an economic barrier? I am

[Traduction]

ces pouvoirs dont le Sénat ne peut se charger. Mais il faudrait—

Le sénateur Spivak: Qu'est-ce que cet alinéa dit?

Le sénateur Gigantès: Il rend une loi d'un gouvernement provincial inapplicable. Il énonce que la province n'a pas le droit d'appliquer cette loi.

Le sénateur Spivak: la disposition de désaveu

Le sénateur Stewart: Non. Me permettez-vous? Le pouvoir déclaratoire permet au Parlement du Canada de déclarer certains travaux comme relevant de la compétence du gouvernement fédéral, par exemple, les mines d'uranium au début de la Seconde guerre mondiale. Je ne voudrais pas avoir l'air de couper court à la discussion, mais je ne vois pas le but de cette proposition parce que le gouvernement fédéral possède déjà cette voie de chemin de fer et a déjà compétence. Je ne vois pas ce qu'on pourrait accomplir en utilisant la disposition déclaratoire.

Le sénateur Gigantès: J'allais justement vous demander, à la lumière de ce que mon éminent collègue vient de dire, comment vous concluez que l'utilisation de cet alinéa, par le gouvernement fédéral, l'empêchera de faire quelque chose.

M. Chisholm: L'intention, bien sûr, est d'impressionner le gouvernement. Cela signifie que, si le gouvernement décide par l'entremise du CN de donner à celui-ci la possibilité de privatiser cette voie, nous proposons que ce pouvoir, s'il était présenté au Sénat, serait une façon d'exercer des pressions sur la Chambre des communes qui ne pourrait procéder.

Le sénateur Gigantès: Pas celle-ci. Il ne s'agit pas du bon instrument. Ces instruments constitutionnels sont très spécifiques dans la façon dont ils peuvent être utilisés. On ne peut utiliser ce pouvoir de cette façon. En fait, ce que vous demandez à ce comité est d'appuyer la survie de cette voie. Je suis de votre avis. Je crois que cette voie devrait survivre. J'aime les trains. Je n'aime pas les camions. Mais je ne crois pas que nous pouvons y arriver par ce moyen, non pas parce que nous ne voulons pas, mais parce que cela serait comme nous demander d'utiliser un marteau-piqueur pour soigner un mal de dents. Il ne s'agit pas du moyen adéquat pour arriver aux fins que vous et moi avons en commun, et, comme on peut le constater, que la plupart des gens de la Nouvelle-Écosse ont en commun. Comme je le disais plus tôt, je me retrouve dans une position étrange, puisque je suis d'accord avec l'ancien Premier ministre conservateur. Je ne m'en suis d'ailleurs pas encore complètement remis.

Le sénateur Buchanan: Je l'ai formulé de la sorte pour que vous soyiez d'accord avec moi.

Le sénateur Stewart: Je crois que le pouvoir déclaratoire a déjà été utilisé en ce qui a trait à une partie de cette voie de chemin de fer.

Le sénateur Spivak: Dans vos déclarations liminaires, vous dites qu'il s'agirait d'une mauvaise politique et que cela signifierait le démantèlement du Canada. Vous avez aussi dit que l'unité nationale était essentielle. Dans les propositions relatives à l'union économique, on compte bien sûr la proposition visant à éliminer les barrières. Eh bien, est-ce que vous consi-

[Text]

just wondering if it can be viewed in that light. There is great emphasis on that in terms of maintaining national unity. There was a great deal of discussion over the weekend in Montreal as to exactly what are barriers. 500 barriers were mentioned, but they were not defined, and people could not really put their hands on what barriers are. I am just wondering if this is one of the barriers.

Senator Oliver: They were thinking of Moosehead beer.

Senator Spivak: Well, yes, but we wanted to downplay that a bit. We did not think that that was the priority for the nation, even though I think it would be wonderful. I am not against Moosehead beer being sold everywhere, or TVO operating in Manitoba.

Mr. Chisholm: I do not know if I specifically understand your question or can relate it to what took place at the constitutional meetings in Montreal, but there is no question that the issue of declaratory powers is one of the 28 federal proposals.

Senator Spivak: It is?

Mr. Chisholm: Yes. The recommendation by the federal proposal is that it be taken out of the constitution, and the Nova Scotia all-party committee in fact stated that it should be left in the constitution. They felt very strongly it should be left in the constitution.

Senator Spivak: Just one other short question, which I do not know whether you can answer or not. Would you consider that the operation of railways is more labour intensive than the trucking industry? I am just wondering whether that was part of your considerations.

Mr. Chisholm: Well, no. I think in my more detailed submission, we clearly state we are not opposed to the trucking industry at all by any stretch of the imagination. Being in the Maritimes, first of all the rail line in Newfoundland has been shut off, the rail line in P.E.I. has been shut off, a great majority of the miles of rail in Nova Scotia have been already dismantled, and here is another piece. You know, we are very concerned about that. Many of the comments have been made earlier today, specially by questions from the honourable senators, about the whole idea of building more highways to compete against the operation of the rail lines and if some of that subsidy or some of that money or less of that money was put into roads than in rail, then this situation would not be arising today.

Senator Spivak: Well, the reason I ask that is because of course thousands of workers are losing their jobs in Manitoba from the railway lines. It is a huge consideration.

Senator Graham: Mr. Chairman, I too would like to welcome Mr. Chisholm to the table and regret that he has to leave

[Traduction]

dérez que l'abandon de voies ferrées constitue une barrière économique? Je me demande simplement si on peut le voir sous cet angle. On met beaucoup l'accent sur cet aspect pour ce qui est du maintien de l'unité nationale. Il y a eu énormément de discussions au cours de la fin de semaine à Montréal pour déterminer exactement quelles sont les barrières. On a déterminé 500 barrières, sans toutefois les définir, et les gens ne comprenaient pas vraiment ce qu'est une barrière. Je me demande si cela ne constitue pas une des barrières.

Le sénateur Oliver: Ils pensaient à la bière Moosehead.

Le sénateur Spivak: Eh bien, oui, mais nous ne voulons pas accorder trop d'importance à cet aspect. Nous ne croyons pas qu'il s'agisse d'une priorité pour la nation, même si je crois que cela serait extraordinaire. Je ne suis pas contre la vente de la bière Moosehead partout ni contre la présentation des programmes de TV Ontario au Manitoba.

M. Chisholm: Je ne sais pas si je comprends très bien votre question ou si je peux la relier à ce qui s'est passé aux réunions constitutionnelles à Montréal, mais il n'y a aucun doute que la question des pouvoirs déclaratoires fait partie des 28 propositions fédérales.

Le sénateur Spivak: Vraiment?

M. Chisholm: Oui. Le gouvernement fédéral propose de retirer ce pouvoir de la Constitution alors que le comité de la Nouvelle-Écosse formé de membres de tous les partis croit qu'il devrait y être laissé. Je croie fermement que ce pouvoir devrait être laissé dans la Constitution.

Le sénateur Spivak: Laissez-moi vous poser une autre petite question; en fait, je ne sais pas si vous pourrez y répondre ou non. Est-ce que vous considérez que l'exploitation de chemins de fer demande plus de main-d'œuvre que l'industrie du camionnage? Je me demandais si cela faisait partie de votre examen.

M. Chisholm: Eh bien, non. Je crois que dans mon mémoire plus détaillé, nous énonçons clairement que nous ne sommes en aucun cas opposés à l'industrie du camionnage. En tant qu'habitant des Maritimes, nous pouvons constater que la première des voies ferroviaires de Terre-Neuve a été éliminée; la voie ferroviaire de l'Île-du-Prince-Édouard a aussi été coupée, une grande partie des voies de chemin de fer de Nouvelle-Écosse été éliminée et nous assistons à une autre réduction des voies ferrées. Nous nous inquiétons énormément à ce sujet. De nombreux commentaires ont été formulés aujourd'hui, particulièrement sous forme de questions posées par les sénateurs, visant la construction de plus d'autoroutes pour faire concurrence aux chemins de fer; on se demande si l'investissement d'une partie des subventions ou de cet argent, même une petite partie, dans la construction de routes plutôt que dans les chemins de fer n'aurait pas permis d'éviter cette situation aujourd'hui.

Le sénateur Spivak: Eh bien, la raison pour laquelle je pose cette question est parce que, bien sûr, des milliers de travailleurs de l'industrie ferroviaire perdent leurs emplois au Manitoba. Il s'agit d'un point extrêmement important.

Le sénateur Graham: Monsieur le président, j'aimerais aussi souhaiter la bienvenue à M. Chisholm à notre table de discus-

[Text]

soon, but knowing downtown traffic in Ottawa at this time of the day, I understand why you have to leave very shortly, so my question will be just one, and very brief. At the same time, I cannot help but note, Mr. Chairman, the presence of Senator Buchanan and Mr. Chisholm sitting at the same table, because if it was not for Senator Buchanan resigning his seat, Mr. Chisholm would not be here.

Senator Buchanan: That is the most unique situation we find in Canada. I keep looking at him, the member from Halifax Atlantic, and I still do not believe it. Just for the record, I want to mention that his brother is the strongest Tory in the Annapolis Valley, and so is his father. My father was one of the biggest Liberals in Cape Breton.

Senator Graham: Have you checked lately, John?

I am wondering, Mr. Chisholm, if all else fails, and we went hurtling down the road to a "shortline", that new terminology in Canada, most particularly in our part of the country, would your party support the Government of Nova Scotia taking over that line?

Mr. Chisholm: Well, I have some difficulties, you know, with that proposition, given the fact that what we see from this federal government is a tendency to push so much of their responsibilities back on the provinces and yet cut off the flow of the provinces' amount of the taxes that have been collected. The habit that they have been doing over the past ten years of delegating their responsibilities in some of these areas to the provinces without passing on the appropriate taxes is creating some real hardship in provinces like ours. That is why we feel that this should be fought so hard; we do feel that the continued operation of this rail line is extremely important. Nova Scotia would have a very difficult time being placed in that situation.

Senator Graham: As I said this morning in my opening statement, there is a great finality about a sale. But again, if all else fails and CN is not permitted—if somehow or other, whether they were ordered to or whether they decided to cease and desist in this process, and five years from now CN abandoned the line, and you could not find a private operator, would your party support the government?

Mr. Chisholm: My answer to that, Senator Graham, would be that I believe very much that when you are negotiating with another party and you buy into that type of hypothetical question, and say, "Yes, if this does happen, then we will do this," it is understood almost implicitly, or there is a tacit understanding, that that will be the eventual outcome. Therefore, you have already stated your position.

Do you understand what I am saying?

Senator Graham: Absolutely.

Mr. Chisholm: I have a real reluctance to respond either way.

Senator Graham: Thank you.

[Traduction]

sion et je regrette qu'il doive nous quitter si tôt, mais comme je connais la circulation au centre-ville d'Ottawa à cette heure de la journée, je comprends pourquoi vous devez nous quitter bientôt; ma question sera brève. En même temps, je ne peux m'empêcher de remarquer, monsieur le président, la présence du sénateur Buchanan et de M. Chisholm à la même table, parce que si le sénateur Buchanan n'avait pas cédé sa place, M. Chisholm ne serait pas ici.

Le sénateur Buchanan: Il s'agit d'une situation unique au Canada. Je regarde le député de la région de Halifax Atlantique et je ne peux toujours pas le croire. À titre d'information, je voudrais mentionner que son frère est le conservateur le plus engagé de la vallée d'Annapolis, comme son père. Mon père était un des libéraux les plus actifs du Cap Breton.

Le sénateur Graham: Avez-vous vérifié récemment, John?

Je me pose une question, monsieur Chisholm: si toutes les méthodes échouaient, et que nous nous lançions à toute vitesse dans une «voie secondaire», une nouvelle terminologie au Canada, particulièrement dans notre partie du pays, est-ce que votre parti appuierait le gouvernement de la Nouvelle-Écosse si ce dernier faisait l'acquisition de cette voie?

M. Chisholm: Eh bien, j'ai quelques difficultés à adhérer à cette proposition compte tenu du fait que, selon nous, le gouvernement fédéral a tendance à transférer une bonne part de ses responsabilités aux provinces et à couper les recettes fiscales qu'ils ont prélevées et qui reviennent aux provinces. Cette tendance dont nous sommes témoins depuis les dix dernières années consiste à déléguer les responsabilités dans certains de ces domaines aux provinces sans fournir les sommes d'argent provenant des taxes et impôts qui doivent aller de pair avec la délégation de ces responsabilités. Cette situation crée certaines difficultés véritables à des provinces comme la nôtre. C'est pourquoi je crois que cette situation devrait être combattue; nous croyons que l'exploitation continue de cette voie est très importante. La Nouvelle-Écosse aurait énormément de difficultés si elle était mise dans cette situation.

Le sénateur Graham: Comme je l'ai dit ce matin dans mes déclarations liminaires, une vente comprend un élément important de finalité. Mais si toutes les autres méthodes échouent et que le CN n'avait pas la permission de vendre, d'une façon ou d'une autre si on lui ordonnait ou qu'il décidait de mettre fin à ce processus, et si dans cinq ans d'ici le CN abandonnait cette voie, et que vous ne pouviez trouver preneur dans le secteur privé, est-ce que votre parti appuierait le gouvernement?

M. Chisholm: Sénateur Graham, je suis convaincu d'une chose: lorsque vous négociez avec une autre partie, que vous souscrivez à ce type de question hypothétique et que vous répondez «oui, si cela arrive nous réagirons alors de cette façon», il est entendu presque implicitement, ou on comprend de façon tacite, que cela sera le résultat éventuel. Par conséquent, vous avez déjà donné votre position.

Comprenez-vous ce que je dis?

Le sénateur Graham: Tout à fait.

M. Chisholm: C'est vraiment à contre-cœur que je répondrais d'une façon ou d'une autre.

Le sénateur Graham: Merci.

[Text]

The Chairman: Thank you, Mr. Chisholm. We wish you a safe trip back to our native land.

Mr. Lorraine, please.

Mr. Edward Lorraine, Nova Scotia Liberal Caucus, MLA (Colchester North), Transportation and Communication Critic: Thank you, Mr. Chairman. I have a brief with me which I do not propose to read in its entirety. However, there are portions of it that I do want to read. I do not want to read all of it because that may leave some people with the feeling that I am trying to play party politics. Of course, a person like Senator Buchanan would realize that I would be the last person on earth to play party politics with anything as important as this to the citizens of Nova Scotia, particularly those citizens of eastern Nova Scotia.

First, I would like to introduce our research assistant, Mr. Paul Shields, who has done a great deal of work on this matter. No doubt when there are some questions later I will call on him to answer some of them, since he may be more knowledgeable than I on some matters.

I was pleased, Mr. Chairman, to be able to give up our place on the agenda to make room for Mr. Chisholm who is catching an early flight out. I am going tomorrow, so that did not really make any difference to us.

Honourable senators and members of the committee, I am pleased to have the opportunity to present the views of the Nova Scotia Liberal Caucus to you. I want to express my gratitude to you, Mr. Chairman, for the assistance in facilitating my presentation.

I believe it is only fair to state at the outset that the Nova Scotia Liberal Caucus opposes the proposed sale of the CN line from Truro to Sydney. I will also explain our reasons for opposing this proposed sale. I will also raise questions we believe must be answered publicly in advance if a sale should take place.

In so doing, I will explain elements we believe must be contained in any possible sale agreement in order to safeguard the best interests of Nova Scotians at large, and those present and future Nova Scotian industries who depend, or will depend, on rail service to ship their products. These are practical concerns that deserve to be addressed.

We have to look at why the sale is taking place. At the simplest, Canadian National is selling this line because it needs the \$30 million it will generate from the sale to sustain itself in its other operations.

The Chairman: Do you mind the occasional interruption, Mr. Lorraine?

Mr. Lorraine: No.

The Chairman: You seem to be reading from your entire brief. You are not summarizing?

Mr. Lorraine: No. I am reading from it, but I will be deleting some of it, too.

The Chairman: This is the first time we have heard the figure \$30 million.

[Traduction]

Le président: Merci, Monsieur Chisholm. Nous vous souhaitons un bon voyage de retour dans notre pays natal.

Monsieur Lorraine, s'il vous plaît.

M. Edward Lorraine, caucus libéral de la Nouvelle-Écosse, député (Colchester North), critique des transports et des communications: Merci, Monsieur le Président. J'ai ici un mémoire que je ne me propose pas de lire intégralement. Cependant, je désire vous en lire certaines parties. Je ne veux pas le parcourir entièrement, car cela pourrait donner l'impression à certains que j'essaie de faire de la politique partisane. Bien sûr, certaines personnes comme le sénateur Buchanan sont conscients du fait que je serais la dernière personne sur terre à faire de la politique partisane avec ce sujet qui est si important pour les citoyens de la Nouvelle-Écosse, particulièrement pour les citoyens de l'est de cette province.

Premièrement, j'aimerais vous présenter notre adjoint à la recherche, Monsieur Paul Shields, qui a accompli beaucoup de travail sur le sujet. Plus tard, il ne fait pas de doute que je m'en remettrai à lui pour répondre à certaines de vos questions, puisqu'il peut en savoir plus que moi sur certains sujets.

Monsieur le président, je suis heureux d'avoir pu céder notre place dans l'ordre du jour à Monsieur Chisholm, qui doit prendre l'avion bientôt. Comme je m'en vais demain, cela ne fait donc aucune différence pour nous.

Messieurs les sénateurs et membres du comité, je suis heureux d'avoir l'occasion de vous présenter le point de vue du caucus libéral de la Nouvelle-Écosse. Je veux vous exprimer ma gratitude, Monsieur le président, pour m'avoir aidé à rendre mon exposé plus facile.

Je crois qu'il serait honnête d'affirmer au départ que le caucus libéral de la Nouvelle-Écosse s'oppose à la vente proposée de la voie ferrée du CN reliant Truro à Sydney. Je vous expliquerai également les motifs de notre opposition à cette vente. En outre, je soulèverai des questions auxquelles il faut répondre publiquement et à l'avance, si une vente doit avoir lieu.

Ce faisant, je vous expliquerai les éléments que nous jugeons essentiels dans tout contrat de vente éventuel en vue de protéger les intérêts de l'ensemble des Néo-Écossais et des industries néo-écossaises présentes et futures qui dépendent, ou dépendront, de services ferroviaires pour expédier leurs produits. Il s'agit de questions pratiques qui méritent qu'on s'y arrête.

Nous devons examiner la raison de la vente. Pour dire les choses très simplement, le Canadien National vend cette voie, car il a besoin des 30 millions de dollars qu'il en obtiendra pour financer ses autres opérations.

Le président: Me permettez-vous de vous interrompre à l'occasion, Monsieur Lorraine?

M. Lorraine: Oui.

Le président: Vous semblez lire la totalité de votre mémoire. Ne deviez-vous pas le résumer?

M. Lorraine: Oui. J'en lis des passages, mais j'en sauterai aussi d'autres.

Le président: C'est la première fois que nous entendons parler de 30 millions de dollars.

[Text]

Mr. Lorraine: I will tell you where we got the figure from, Mr. Chairman. It was by contacting one of the proposed carriers who estimated the scrap value to be in the area of \$30 million. When our research people contacted the CNR, they would not confirm or deny the \$30 million figure. So that is the only figure that we have from our research.

Senator Buchanan: That is what you call Colchester logic.

Mr. Lorraine: Farm-boy logic.

Senator Buchanan: That is what I meant.

Mr. Lorraine: Our perspective is that Canadian National has been forced by federal government policy to manage its operations in this fashion. There is no question that Canadian National has "de-marketed" this line. I should say now, Senator MacDonald, that I was a former employee of CN before I went into business in 1956. I then became a shipper on CN. Thus, I can explain what I mean by "de-marketing".

It has organized its other operations, for instance, its intermodal service from Moncton, in such a way as to promote the surrender of this line, despite the fact that the line is marginally profitable.

Alternatives to decisions made since the present federal government took office could have been one of the following: one, to further the development of intermodal services at Atlantic ports and other sites in Nova Scotia; two, to maintain certain operating and management regulations; and, three, to provide subsidies and incentives to benefit the long-term status of rail service to the regions.

It is too easy to place the responsibility for the decision to sell the Truro-Sydney rail line with Canadian National. While we believe that the management of CN is responsible for the decision, we believe that it is, fundamentally, government policy and not market forces that has caused the decision.

There are two issues we identify as relevant to the sale of this rail line. They are the ownership and management of the land, and the ownership and management of the rail operations. The land is held in trust by the Government of Canada and is an asset of the Canadian Government Railways which acquired the land from the Inter-Colonial Railway. As Senator Buchanan and, I believe, Senator Graham mentioned, the property dates back to Confederation.

Senator Buchanan: It was a little later than that.

Mr. Lorraine: It was shortly after.

Senator Buchanan: It was 1886.

Mr. Lorraine: It was an incentive, anyway, Senator Buchanan.

I do not need to recall for honourable senators the importance of the Inter-Colonial Railway to Nova Scotia's decision to enter Confederation with the provinces. The land was origi-

[Traduction]

M. Lorraine: Je vais vous dire où nous avons pris cette donnée, Monsieur le président. C'est en communiquant avec l'une des sociétés de transport proposées, qui en avait estimé la valeur au rebut à environ 30 millions de dollars. Lorsque nos adjoints à la recherche ont communiqué avec le CN, la société n'a nié ni confirmé ce montant. C'est donc la seule donnée que nous avons tirée de notre recherche.

Le sénateur Buchanan: C'est ce que vous appelez la logique de Colchester.

M. Lorraine: La logique du terroir.

Le sénateur Buchanan: C'est ce que je voulais dire.

M. Lorraine: De notre point de vue, le Canadien National a été forcé par une politique du gouvernement fédéral à gérer ses opérations de cette façon. Il ne fait aucun doute que le Canadien National a fait du démarketing dans le cas de cette voie. Je dois maintenant vous dire, sénateur MacDonald, que j'étais un employé du CN avant de me lancer en affaires en 1956. Je suis ensuite devenu un expéditeur qui recourait au CN. Je peux donc expliquer ce que je veux dire par démarketing.

L'entreprise a organisé ses autres opérations, par exemple, son service intermodal à partir de Moncton, de façon à causer l'abandon de cette voie, malgré le fait qu'elle soit moyennement rentable.

Les solutions de rechange aux décisions prises depuis l'entrée en fonction du gouvernement fédéral actuel auraient pu être l'une des suivantes: premièrement, poursuivre l'expansion des services intermodaux aux ports qui donnent sur l'Atlantique et à d'autres endroits en Nouvelle-Écosse; deuxièmement, conserver certains règlements relatifs à l'exploitation et à la gestion; et, troisièmement, accorder des subventions et des incitatifs pour améliorer la situation à long terme du service ferroviaire dans ces régions.

Il est trop facile de tenir le Canadien National responsable de la décision de vendre la voie ferrée reliant Truro à Sydney. Même si nous croyons que la gestion du CN est responsable de la décision, nous pensons que la situation découle fondamentalement d'une politique gouvernementale, et non des forces du marché.

Il existe deux motifs que nous considérons comme pertinents dans la vente de cette voie ferrée. Il s'agit de la propriété et de la gestion du terrain, ainsi que la propriété et la gestion des opérations ferroviaires. Le gouvernement du Canada est fiduciaire du terrain, et ce dernier est un bien du Canadien National, qui en a fait l'acquisition auprès de la Inter-Colonial Railway. Comme monsieur le sénateur Buchanan et, je crois, le sénateur Graham l'ont affirmé, l'achat remonte à la Confédération.

Le sénateur Buchanan: C'était un petit peu plus tard.

M. Lorraine: C'était peu de temps après.

Le sénateur Buchanan: C'était en 1886.

M. Lorraine: De toute façon, c'était une mesure d'intéressement, sénateur Buchanan.

Je n'ai pas besoin de rappeler aux sénateurs l'importance du rôle qu'a joué l'Inter-Colonial Railway dans la décision de la Nouvelle-Écosse d'adhérer à la Confédération. À l'origine, le

[Text]

nally an asset of Nova Scotia, offered to Canada as part of an alliance.

The Nova Scotia Liberal Caucus is firm in its belief that this land represents Nova Scotia's commitment to Canada. We do not believe the rights to the land on which the Truro-Sydney rail line is built should form a part of the deal. If the federal government plans to rid itself of this land, it should return the land to Nova Scotia. The land should not be sold to private companies.

We are equally firm in our belief that if the Government of Canada sells this land, it turns its back on Nova Scotia and tells our province and the rest of Canada that Nova Scotia has no place in Confederation.

Because this sale was announced with no public consultation, and no participation from the Government of Nova Scotia, the specific terms of the agreement remain, to a certain extent, unknown. Inclusion of the land ownership in this deal oversteps, in our view, the bounds of what is otherwise basically a business transaction.

Before the sale proceeds, Canadian National and the Government of Canada have the responsibility of informing Nova Scotians of the status of the land with respect to this deal. Failure to honour that responsibility will, in our view, also constitute a rejection of the Province of Nova Scotia by Canada.

In addition to the constitutional crisis the sale of the land would cause, the inclusion of the land in this deal would have another consequence.

If a private operator is given ownership of the land, there will be nothing preventing it from ceasing the rail operations and selling the land for profit, thus forever compromising the ability of the eastern counties of mainland Nova Scotia and Cape Breton Island to compete economically in the North American marketplace.

Including rights to the land in this deal will promote the repeat of the Route Canada fiasco. You all know what I mean by that.

There are other issues associated with the proposed sale of this line that need to be addressed to answer concerns Nova Scotians have for the preservation of rail service to northern and eastern Nova Scotia. There are a number of private enterprises whose warehouses, factories and supply yards lie along the rail line but who lease the land from Canadian National or its real estate managers.

Clearly, any deal involving the land would threaten the existence of these enterprises. What better way to kill a rail line than by first dislocating the business it serves? That, in effect, is our concern.

Our response to this concern is to recommend that the deal should include only a right-of-way over the existing tracks, and no other element of the railway or Crown land. Businesses operating along the right-of-way on leased land deserve protec-

[Traduction]

terrain était un bien de la Nouvelle-Écosse et il avait été offert au Canada dans le cadre d'une alliance.

Le caucus libéral de la Nouvelle-Écosse est fermement convaincu que ce terrain représente l'engagement de la Nouvelle-Écosse envers le Canada. Nous ne croyons pas que les droits sur le terrain où se trouve la voie ferrée reliant Truro à Sydney doivent faire partie de l'entente. Si le gouvernement fédéral doit se défaire de ce terrain, il doit le remettre à la Nouvelle-Écosse. Le terrain ne doit pas être vendu à des sociétés privées.

En outre, nous avons la ferme conviction que, si le gouvernement du Canada vend ce terrain, il tourne le dos à la Nouvelle-Écosse et indique à notre province et au reste du Canada que la Nouvelle-Écosse n'a plus sa place au sein de la Confédération.

Vu le fait que la vente a été annoncée sans consultation publique et sans la participation du gouvernement néo-écossais, les modalités spécifiques de l'entente demeurent inconnues jusqu'à une certaine limite. De notre point de vue, l'inclusion de la propriété du terrain dans cette entente dépasse les limites de ce qu'on pourrait considérer autrement comme une simple opération commerciale.

Avant la vente, le Canadien National et le gouvernement du Canada ont la responsabilité d'informer les Néo-Écossais de l'état du terrain relativement à cette entente. À notre avis, le fait de négliger cette responsabilité constituera également un rejet de la Nouvelle-Écosse par le Canada.

En plus de la crise constitutionnelle que causerait la vente du terrain, l'inclusion de ce dernier dans l'entente s'assortirait d'une autre conséquence.

Si un exploitant privé devient propriétaire du terrain, rien ne l'empêchera d'interrompre les opérations ferroviaires et de vendre le terrain à profit, ce qui compromettra ainsi pour de bon la capacité de la Nouvelle-Écosse et de l'Île du Cap-Breton d'être compétitives au chapitre économique dans le marché nord-américain.

L'inclusion des droits sur le terrain dans cette entente entraînera la répétition de l'échec de Route Canada. Vous savez tous ce que je veux dire par là.

Nous devons nous pencher sur d'autres questions liées à la vente proposée de cette voie pour répondre aux préoccupations des Néo-Écossais concernant la préservation du service ferroviaire dans le nord et dans l'est de la province. Un certain nombre d'entreprises privées possédant des entrepôts, des usines et des parcs à fournitures adjacents à la voie ferrée, mais louent le terrain au Canadien National ou aux gestionnaires de ses biens immobiliers.

En termes clairs, toute entente comprenant le terrain risque de menacer l'existence de ces entreprises. Existe-t-il une meilleure façon de détruire une voie ferrée que de commencer par démanteler les entreprises qu'elle dessert? Cela nous préoccupe réellement.

Pour répondre à cela, nous recommandons que l'entente comprenne seulement un droit de passage sur les voies existantes et aucun autre élément de la voie ferrée ou du terrain appartenant à l'État. Les entreprises qui exercent leurs activités le long de l'emprise ferroviaire ou sur les parties louées du

[Text]

tion. To be effective, such protection must be embodied in the written agreement of any sale.

I will not take your time by repeating the arguments made by Senator Graham to the Senate. I have read those comments. Senator Graham stated the importance of the rail line to industry presently active in this part of Nova Scotia and addressed the importance of the line's preservation to future industrial development.

If there were no railway tracks east of Truro in Nova Scotia, significant industry and employment would be lost. The Cape Breton Development Corporation, for example, ships 400,000 tonnes of coal each year from the mines of eastern Cape Breton to power plants at Point Tupper and elsewhere. Assuming for a moment that it is possible to transport that volume of coal by truck instead, it would require approximately 10,000 fully loaded transport truckloads per year. The Nova Scotia Road Builders Association estimates each fully loaded transport truck produces the equivalent wear and tear of 9600 automobiles to Nova Scotia highways.

Multiplying these estimates out, a shift from rail to truck by Devco would add the equivalent wear and tear of 96 million automobiles to Nova Scotia highways. Neither the province, nor the federal government, which subsidizes major highway construction, can afford that expense. Of course, the province alone bears the maintenance costs, thus it has the most to lose financially should a complete removal of the rails occur. The costs are such that Nova Scotia could not maintain the highways in the face of such an increased volume of traffic. This increase in traffic would simply be the impact from one shipper.

I want to just talk for a second about Stora Forest Industries from whose management we have received great cooperation. They have given us numbers concerning the freight they ship from Port Hawkesbury down the main line—and I am not calling it a branch line.

Annually, Stora produces 160,000 tonnes of sulphate market pulp, as well as 174,000 tonnes of newsprint. Of these amounts of product it transports 45 per cent—or 150,000 tonnes—by rail. That is the equivalent of approximately 1900 carloads of newsprint and 600 carloads of sulphate pulp. Stora receives about 460 carloads of machinery cores, kraft pulpwood and chemicals. The value of ongoing freight is about \$11 million.

I could turn to the proposed expansion of Stora. However, I will not take your time doing that now. Perhaps, during questions from the members of the committee I can complete the balance of those remarks.

The information I have cited was received from the company itself whose management has been most cooperative with our researcher.

This increase in traffic would simply be the impact from one shipper. Other major clients of the line include Georgia Pacific, who ship pulp, newsprint and wallboard products in considerable volumes; Scott Maritimes, who ship kraft papers

[Traduction]

terrain méritent d'être protégées. Pour être efficace, cette protection doit être incluse dans tout contrat de vente écrit.

Je vous ferai grâce de répéter les arguments que le sénateur Graham a présentés au Sénat. J'ai lu ces commentaires. Il a souligné l'importance de la voie ferrée pour les industries qui exercent actuellement leurs activités dans cette partie de la Nouvelle-Écosse, de même que l'importance de la préservation de cette voie pour l'expansion industrielle future.

S'il n'existait pas de chemins de fer à l'est de Truro en Nouvelle-Écosse, un nombre important d'industries et d'emplois seraient perdus. La Société d'expansion du Cap-Breton, par exemple, expédie 400 000 tonnes de charbon provenant des mines de l'est du Cap-Breton pour alimenter entre autres les usines de Point Tupper. Si l'on considère pour un moment qu'il est possible de transporter ce volume de charbon plutôt par camion, il faudrait annuellement environ 10 000 camions de transport chargés à capacité. La Nova Scotia Road Builders Association estime que chaque camion de transport chargé à capacité provoque une usure équivalant à celle de 9 600 automobiles sur les routes de la Nouvelle-Écosse.

En multipliant ces estimations, si la Société d'expansion du Cap-Breton passait du transport ferroviaire au transport routier, elle causerait aux routes de la Nouvelle-Écosse une usure équivalant à 96 millions d'automobiles. Ni la province ni le gouvernement fédéral, qui subventionne la construction des routes principales, ne peuvent se permettre pareille dépense. Bien sûr, comme la province assume l'entretien à elle seule, elle a le plus à perdre financièrement si on abandonnait complètement le transport ferroviaire. Les coûts sont tels que la Nouvelle-Écosse ne pourrait pas entretenir les routes advenant un pareil accroissement du trafic. De plus, cet accroissement serait causé par un seul expéditeur.

Je voudrais parler un petit moment de la Stora Forest Industries, dont les membres de la direction ont beaucoup coopéré avec nous. Ils nous ont communiqué des données concernant le fret qu'ils expédient de Port Hawkesbury jusqu'à l'extrémité de la voie principale—et remarquez que je ne l'appelle pas «voie secondaire».

Annuellement, Stora produit 160 000 tonnes de pâte au sulfate destinée à la vente, de même que 174 000 tonnes de papier journal. Elle expédie 45 p. 100 de ces produits par train, c'est-à-dire 150 000 tonnes. Cela équivaut environ à 1 900 wagons de papier journal et à 600 wagons de pâte au sulfate. Stora reçoit environ 460 wagons de pièces servant à l'enroulage du papier, de pâte kraft et de produits chimiques. La valeur du fret courant est d'environ 11 millions de dollars.

Je pourrais aborder l'expansion proposée de Stora. Cependant, je ne prendrai pas de votre temps pour cela maintenant. Je pourrai peut-être compléter ces remarques pendant la période de questions des membres du comité.

Les renseignements que j'ai cités viennent de la société même, et ses directeurs ont beaucoup coopéré avec notre adjoint à la recherche.

Cet accroissement du trafic serait simplement causé par un seul expéditeur. Parmi les autres utilisateurs importants de la voie, on retrouve la Georgia-Pacific Building Materials Limited, qui expédie en quantités considérables de la pâte, du

[Text]

and celluloids; Michelin Tire; the Trenton Car Works; and many more businesses along the line.

In addition, while I cannot tell you the precise amounts of dangerous goods traffic passing over the line in a year, I can say that by all estimates it is significant. Were the volume of dangerous goods transported by truck instead of rail it would constitute a serious increase in danger to the public.

Since January 1 of this year, each of the fatal highway accidents in Nova Scotia—and this information is from the Department of Statistics—has involved transport trucks, as do, on average, roughly 10 per cent of all highway accidents in Nova Scotia each year. The prospect of an increase in truck traffic over this section of Nova Scotia with its unpredictable and extreme weather conditions and high volume of tourist traffic is generally frightening.

The only safeguard against this situation developing is to include in the agreement a stipulation preventing any private owner from lifting the rails off that track. Should a new owner ever wish to cease operations, the Province of Nova Scotia should be given the first option to take over the rail line and its operations. This should be included in any sale agreement.

While the decision to sell this rail line may meet the short-term objectives of Canadian National under present federal transportation policy, it clearly does not consider the future impact of the decision on the maintenance of a sufficient transportation infrastructure that is required to pursue meaningful economic development in the region served by the rail line.

It presently costs a staggering \$2 million, approximately, on average, to build, never mind maintain, one kilometre of a four-lane, divided highway. When one compares this cost to the roughly \$30 million the sale of the Truro-Sydney line will generate, which is the reported figure we have received, one sees that the rail line is being sold for a price equivalent to the cost of less than 15 kilometres of major highway.

I do not mean to suggest that present efforts to upgrade Nova Scotia's highway system are unnecessary. But I do strongly maintain that a modern highway system alone is insufficient to serve the present and future transportation and economic needs of Nova Scotia.

The short-term cash requirements of Canadian National must be weighed against the long-term goals of restored prosperity to the long-underdeveloped eastern half of Nova Scotia.

To suggest that this consideration should be part of the decision-making process respecting this rail line is consistent with section 3(d) of the National Transportation Act, 1987, which states:

[Traduction]

papier journal et des produits pour panneaux muraux, la Scott Maritimes, qui expédie du papier kraft et des celluloids; la Société canadienne des pneus Michelin limitée, la Trenton Car Works et bien d'autres entreprises tout le long de la voie.

En outre, même si je ne connais pas exactement la quantité exacte de matières dangereuses qui empruntent la voie annuellement, je peux dire qu'elle est importante selon les estimations. Si la quantité de matières dangereuses était transportée par camion plutôt que par train, cela représenterait un accroissement marqué du danger pour le public.

Depuis le 1^{er} janvier 1992, tous les accidents mortels sur les routes de la Nouvelle-Écosse, et je tiens ce renseignement de Statistique Canada, impliquaient des camions de transport, tout comme, en moyenne, environ 10 p. 100 de tous les accidents sur les routes de la Nouvelle-Écosse chaque année. L'éventualité d'un accroissement du transport par camion est tout compte fait inquiétante dans cette partie de la Nouvelle-Écosse, dont les conditions atmosphériques sont imprévisibles et extrêmes et où on observe une grande affluence de touristes.

La seule façon de se prémunir contre cette éventualité consiste à inclure dans l'entente une clause empêchant tout propriétaire privé de retirer les rails de cette voie. S'il arrivait qu'un nouveau propriétaire souhaite interrompre l'exploitation, il faudrait donner en premier lieu à la Nouvelle-Écosse l'option de prendre en charge la voie ferrée et ses opérations. Cela devrait être inclus dans toute entente de vente.

Même si la décision de vendre cette voie ferrée est conforme aux objectifs à court terme du Canadien National en vertu de la politique fédérale actuelle en matière de transport, il est clair que cette dernière ne tient pas compte de l'impact futur de la décision sur la conservation d'une infrastructure de transport suffisante pour prolonger l'essor économique significatif de la région desservie par la voie ferrée.

Actuellement, il faut déboursier la somme approximative et astronomique de 2 millions de dollars, en moyenne, pour la construction—sans parler de l'entretien—de un kilomètre d'une route à deux voies séparées et à quatre voies de circulation. Lorsqu'on compare cette somme aux quelque 30 millions de dollars que la vente de la voie reliant Truro à Sydney permettra d'obtenir, ce qui correspond aux données que nous avons reçues, on se rend compte que la voie ferrée est vendue pour l'équivalent de moins de 15 kilomètres d'une route principale.

Je ne veux pas laisser entendre que les efforts actuels en vue d'améliorer le réseau routier de la Nouvelle-Écosse sont inutiles. Je soutiens fermement qu'un réseau routier moderne est insuffisant à lui seul pour subvenir aux besoins présents et futurs de la Nouvelle-Écosse en matière d'économie et de transport.

Il faut mettre en balance les besoins en liquidités à court terme du Canadien National et les objectifs à long terme visant à redonner la prospérité à la moitié est de la Nouvelle-Écosse, qui a été longtemps sous-développée.

Le fait de laisser entendre que cette considération doit s'inscrire dans le processus de prise de décisions lié à cette voie ferrée est conforme à l'article 3d) de la Loi sur les transports nationaux de 1987, qui se lit comme suit:

[Text]

...commercial viability of transportation links is balanced with regional economic development objectives in order that the potential economic strengths of each region may be realized ...

If we understand the implications of this proposed sale correctly, the line would, under private ownership and/or operation, be considered a provincial railway subject to regulation by the provincial government, and the provincial government alone.

This is distressing for at least two reasons. In the first instance, in spite of the deregulation of the railway industry by the policies of the present federal government—and I will not debate at this time the wisdom of that policy—Canadian National to its credit maintains among the highest operational and safety standards of any railway in the world through voluntary regulation. We applaud that and believe that kind of concern ought to be encouraged.

We are also aware that the policy of deregulation does just the opposite and encourages operators to forsake employee and public safety in favour of the prospect of increased profits.

Because the interests of the Government of Nova Scotia have not been represented in the sale negotiations, the province has not had the opportunity to amend its pre-Confederation Railways Act and the associated regulation to ensure the voluntary standards of Canadian National are inherited by any private operator. This should occur and the pace of the sale should permit the Government of Nova Scotia the necessary time to amend its legislation.

Concerns about safety and the maintenance of present standards requires public consultation and involvement.

Another concern that must be addressed is the status of the labour agreements affecting the 110 employees who will be affected by this sale. If regulation reverts to the provincial government, Nova Scotian precedents will apply.

When the Cape Breton Development Corporation, a federal crown corporation, sold the Dundee Resort in 1989 to private interests, one of the incentives to private operators was the promise of release from existing labour agreements. In a precedent-setting decision, however, the Nova Scotia Labour Relations Board upheld the principle of union successor rights. This prevented the new owners from by-passing the existing labour agreements, and mandated that the new owners continue existing contracts with organized labour.

Our research and advice tells us this decision would have a similar impact for any new owner of the Truro-Sydney rail line. We have no evidence that the implications of this decision were explained to those companies which submitted tenders for the purchase of the line. We recognize that, in some ways, this decision is a disincentive to prospective buyers because the proposed sale of the line is to some extent rooted in the belief that

[Traduction]

« (...) les objectifs de rentabilité des liaisons de transport et ceux de développement économique régional en vue de la réalisation du potentiel de chaque région;

Si nous comprenons correctement les répercussions de cette vente proposée, la voie, avec un propriétaire et (ou) un exploitant privé, serait considérée comme un chemin de fer provincial assujéti aux règlements du gouvernement provincial seulement.

Cela est inquiétant pour au moins deux raisons. Premièrement, malgré la déréglementation de l'industrie ferroviaire par suite des politiques du gouvernement fédéral actuel—et je ne remettrai pas en question pour le moment la pertinence de ces politiques—le Canadien National, ce qui est à son honneur, respecte des normes d'exploitation et de sécurité parmi les plus élevées de toutes les sociétés ferroviaires du monde au moyen d'une réglementation volontaire. Nous l'en félicitons et nous croyons que ce genre de préoccupation devrait être encouragée.

Nous sommes également conscients que la politique en matière de déréglementation a un effet tout à fait contraire et encourage les exploitants à sacrifier la sécurité des employés et du public à un accroissement éventuel des profits.

Vu le fait que les intérêts du gouvernement de la Nouvelle-Écosse n'ont pas été représentés dans les négociations liées à la vente, la province n'a pas eu la chance de modifier sa Loi sur les chemins de fer et les règlements connexes, qui sont antérieurs à la Confédération, en vue d'assurer que les normes que s'est imposé volontairement le Canadien National sont transmises à tout exploitant privé. C'est là ce qui devrait se passer, et la rapidité de la vente devrait laisser au gouvernement de la Nouvelle-Écosse le temps nécessaire pour modifier sa législation.

Les préoccupations concernant la sécurité et le respect des normes actuelles exigent la consultation et la participation du public.

Nous devons nous pencher sur un autre point: l'état des conventions collectives qui lient les 110 employés qui seront touchés par cette vente. Si la réglementation revient au gouvernement provincial, la jurisprudence néo-écossaise va s'appliquer.

Lorsque la Société d'expansion du Cap-Breton, société d'État, a vendu la Dundee Estates Limited à des intérêts privés en 1989, l'un des points d'intéressement pour les exploitants privés était la promesse d'abrogation des conventions collectives existantes. Cependant, dans une décision qui a fait jurisprudence, le Nova Scotia Labour Relations Board a soutenu le principe de l'obligation du successeur envers le syndicat. Cela empêchait les nouveaux propriétaires de passer outre aux conventions collectives existantes et stipulait que les nouveaux propriétaires devaient respecter les contrats existants avec les syndicats.

Selon nos recherches et les avis que nous avons reçus, cette décision aurait un effet similaire pour tout nouveau propriétaire de la voie ferrée reliant Truro à Sydney. Rien ne nous prouve que les effets de cette décision ont été expliqués aux sociétés qui ont présenté des offres d'achat de cette voie. Nous reconnaissons que cette décision décourage d'une certaine façon les acheteurs éventuels, car la vente proposée de la voie

[Text]

a labour agreement more favourable to management is the required ingredient for profitability in the operation of this line.

Canadian National and the federal government should have given advance notice of the proposed sale to the Government of Nova Scotia. Had this occurred, serious review of provincial legislation, regulations, and financing could have been conducted with an eye toward the province taking over the line, either for its own operation or for leasing the operation to private interests. This is clear evidence that other interests were being promoted.

CN told our researchers that the seven tenders for the line came only from American companies. I hear this morning that one was a Canadian company, but the information that we got was all seven companies were American companies. So obviously, the three short-listed companies competing for the purchase of this line are American. In effect, Canadian National with the blessing of the Government of Canada is selling part of Nova Scotia's confederation commitment to the Americans.

I think with that, Mr. Chairman, I would like to mention that the people that I am listening to in the province of Nova Scotia, and I think our minister alluded to it, are saying they are very concerned about the restoration of a passenger system running from North Sydney to Truro. You know, we have on the main line from Halifax to Montreal, six days a week, one passenger train a day. But people, particularly people coming across from Newfoundland on the ferry, they have no rail service from there into Truro to connect the main line. An awful lot of people are very concerned about the lack of passenger rail line service between Truro and North Sydney.

With that, Mr. Chairman, we thank you very much for the opportunity to come before you, and we will be pleased to try to respond to any questions you may have.

Senator Graham: I want to thank Mr. Lorraine and Mr. Shields for the presentation and for the preparation of this brief. You have been quite thorough and you have touched upon a couple of points that have been missed by others. One is the matter of implications with respect to the province which you allude to on page 7 of your brief, that the line under private ownership would be considered a provincial railway, subject to regulation or lack thereof, and by the provincial government and the provincial government only. We brought that to the attention of the minister. He recognized not only the regulatory problems, but also the costs involved with respect to inspection and a host of other concerns.

Also, I think there is a correlation between the Dundee example and the Supreme Court decision with respect to the Stettler line, CWR, in Alberta.

You say that the decision was overturned by the Nova Scotia Labour Relations Board, if I remember correctly?

[Traduction]

est liée jusqu'à une certaine mesure à la conviction selon laquelle une convention collective qui favorise la direction constitue l'ingrédient nécessaire pour que l'exploitation de cette voie soit rentable.

Le Canadien National et le gouvernement fédéral auraient dû aviser le gouvernement de la Nouvelle-Écosse de la vente proposée. Si cela avait été le cas, un examen approfondi de la législation, des règlements et du financement de la province aurait pu être effectué et aura mis l'accent sur le fait que la province prenne possession de la voie, que ce soit pour l'exploiter elle-même ou pour la louer à un exploitant privé. Il ne fait aucun doute qu'on a fait la promotion d'autres intérêts.

Le CN a affirmé à nos recherchistes que les sept offres d'achat de la voie ont été déposées par des sociétés américaines seulement. Ce matin, j'ai entendu dire que l'une d'entre elles était une société canadienne; cependant, selon les informations reçues, les sept sociétés étaient américaines. Il est donc évident que les trois sociétés inscrites sur la liste courte et qui se disputent l'achat de cette voie sont américaines. En réalité, le Canadien National, avec la bénédiction du gouvernement du Canada est en train de vendre aux Américains une partie de l'engagement de la Confédération envers la Nouvelle-Écosse.

À ce sujet, Monsieur le président, je voudrais dire que les gens avec qui je parle en Nouvelle-Écosse, et je crois que notre ministre y a fait allusion, disent être très préoccupés par le rétablissement du transport de passagers de North Sydney à Truro. Comme vous le savez, sur la voie principale reliant Halifax à Montréal, nous avons un train de passager par jour, six jours par semaine. Mais les gens, particulièrement ceux qui viennent de Terre-Neuve par traversier, n'ont pas de service ferroviaire de cet endroit à Truro pour transiter vers la voie principale. Un nombre inquiétant de personnes sont très préoccupées par le manque de moyen de transport de passagers entre Truro et North Sydney.

Cela étant dit, Monsieur le président, nous vous remercions beaucoup de nous avoir donné voix au chapitre et nous serons heureux d'essayer de répondre à toutes vos questions.

Le sénateur Graham: Je veux remercier messieurs Lorraine et Shields de la présentation et de la préparation de ce mémoire. Vous avez été assez exhaustifs et avez touché un certain nombre de points que d'autres n'ont pas abordés. L'un concerne les conséquences liées à la province, et vous en faites mention à la page 7 de votre mémoire. On y indique que la voie, sous propriété privée, serait considérée comme un chemin de fer provincial assujéti à la réglementation de la province seulement, ou à son manque de réglementation. Nous avons porté la question à l'attention du ministre. Il a reconnu non seulement les problèmes de réglementation, mais également les coûts liés à l'inspection, de même qu'un certain nombre d'autres problèmes.

De plus, je crois qu'il existe une corrélation entre l'exemple de Dundee et la décision de la Cour suprême concernant la voie de Stettler de la CWR en Alberta.

Vous dites que la décision a été renversée par le Nova Scotia Labour Relations Board, si je me souviens bien.

[Text]

Mr. Paul Shields, Research Assistant, Nova Scotia Liberal Caucus: No, I do not believe it was overturned. It was established as precedent setting.

Senator Graham: In a precedent setting decision, the Nova Scotia Labour Relations Board upheld the principle of union successor rights. Has that ever been appealed, that decision?

Mr. Lorraine: Not to my knowledge. Possibly it could have been. Paul, have you—

Mr. Shields: No, as far as I understand, that stands in Nova Scotia as a precedent for the disposal of Crown assets.

Senator Graham: I am actually amazed that some lawyer has not challenged that.

Mr. Lorraine: Senator Graham, that is the reason we are bringing this point out. We are hoping that any company, be it American or whatever, understand the successor rights agreement before they take over this railway. I would hope that they do not get themselves in a bind and find out shortly afterwards that they cannot make the profit and cannot continue the operation of the rail line.

Senator Graham: Mr. Lorraine, would you get yourself in a bind if you identified which company gave you the \$30 million figure for scrap?

Mr. Lorraine: No, Senator, I do not think I would get myself in a bind, but I would not do that. When somebody gives me something confidentially, that is where it stays.

Senator Graham: You mentioned the status of the land, which is another important point raised, being the land along the line. With respect to companies and businesses that have land either on present CN or Crown property, can you give us an example?

Mr. Lorraine: For instance, W. A. Fleming Limited in Truro, a large feed dealer, supplies a lot of major dairy farms, even through to Newfoundland. That is one property that is located on CN property. There are a number of other businesses along the line, and I have not gone into it to be able to detail each and every one. That is one that I am familiar with. John Ross & Sons Limited in Truro is another. There are people there on the line as it is starting east towards Sydney.

By the way, Senator Graham and all honourable senators, in my opening remarks, I said I was an employee of CN at one time. I was in the running trade. I saw what the CN—and you could see it back 30 or more years ago, you could see it then. There did not seem to be the incentive to try to get out and gain business. Then later, when I got in business, I could tell you a lot of horror stories of how they discouraged livestock shipments, which I was doing. I was shipping a lot of livestock to Ontario, and I mean a good number of carloads per year.

[Traduction]

Mr. Paul Shields, adjoint à la recherche, caucus libéral de la Nouvelle-Écosse: Non, je ne crois pas qu'elle a été renversée. La décision a fait jurisprudence.

Le sénateur Graham: Dans une décision qui a fait jurisprudence, le Nova Scotia Labour Relations Board a soutenu le principe du maintien des conventions collectives. A-t-on déjà appelé de cette décision?

Mr. Lorraine: Pas à ma connaissance. C'est possible, Paul, avez-vous—

Mr. Shields: Non, autant que je sache, cela a fait jurisprudence en Nouvelle-Écosse en ce qui concerne la vente des biens de la Couronne.

Le sénateur Graham: Je suis vraiment surpris qu'aucun avocat en ait appelé de cette décision.

Mr. Lorraine: Monsieur le sénateur Graham, c'est la raison pour laquelle nous soulevons cette question. Nous espérons que toute société, qu'elle soit américaine ou autre, comprenne l'obligation de maintien des conventions avant de prendre possession de cette voie ferrée. J'ose espérer qu'elle ne se retrouve pas les mains liées et qu'elle ne découvrira peu après qu'elle ne peut réaliser de profits ni continuer d'exploiter la voie ferrée.

Le sénateur Graham: Monsieur Lorraine, est-ce que vous vous compromettriez si vous divulguiez le nom de la société qui vous a communiqué le prix de 30 millions de dollars si la voie était envoyée au rebut?

Mr. Lorraine: Non, Monsieur le sénateur, je ne crois pas que je me compromettrai, mais je ne le ferai pas. Lorsqu'on me confie quelque chose sous le sceau de la confidentialité, je reste muet comme une tombe.

Le sénateur Graham: Vous avez mentionné l'état du terrain, ce qui est un autre des points importants qui ont été soulevés, puisque c'est le terrain adjacent à la voie. Pouvez-vous nous donner un exemple de sociétés et d'entreprises qui possèdent des terrains sur une propriété actuelle du CN ou de l'État?

Mr. Lorraine: Par exemple, la W.A. Fleming Limited à Truro, qui est une importante société de commerce de moulée, approvisionne un grand nombre de grandes fermes laitières, même jusqu'à Terre-Neuve. Il s'agit là d'une des propriétés qui est située sur un terrain du CN. Il existe un grand nombre d'autres entreprises le long de la voie, et je n'ai pas approfondi la question suffisamment pour être en mesure de toutes les nommer. C'en est une que je connais bien. La John Ross & Sons Limited de Truro en est une autre. Des gens se trouvent sur la voie à cet endroit, là où cette dernière se dirige vers l'est en direction de Sydney.

Au fait, sénateur Graham et Messieurs les sénateurs, dans mes remarques préliminaires, j'ai dit que j'étais jadis un employé du CN. J'étais dans les services de la circulation. J'ai vu ce que le CN faisait—et vous pouviez le constater il y a 30 ans et plus. Il ne semblait pas y avoir d'incitations à essayer de brasser des affaires. Plus tard, je suis entré en affaires, et je pourrais vous raconter un grand nombre d'anecdotes horribles sur la façon dont il décourageait l'expédition de bétail, ce dont je m'occupais. J'expédiais beaucoup de bétail en Ontario, et je veux dire par là un grand nombre de wagons par année.

[Text]

It got so bad that, at last, we had to go to double-deck truck, not because we wanted to, because we did find it very convenient by rail, but when a double-deck truck can put a load of livestock into Toronto stockyards in 24 hours, versus three, four, five days by rail—the rail line at one time did put me on express train number 205 that was running through Truro from Halifax, and we used to get that service in 24 to 26 hours. When they took us off that express train and went back to freight, it was not uncommon sometimes to be five days. Anybody who knows anything about the livestock business knows what you are doing with the shrinkage and what you are doing with the health of those animals. Although they said they were unloaded every 36 hours under SPCA regulations, in many cases they were not.

But that is an example that I would like to throw out as to why I feel that the CNR did not really go out to try to build business.

Senator Graham: Thank you.

Senator Stewart: Mr. Chairman, again and again, both this morning and this afternoon, we have had observations on the way the trucking industry, supported by the taxpayer, has been competing with the rail lines.

I think the witness would agree that, for certain types of goods, certain types of shipments, trucks have an obvious advantage. You load the truck at your barn, you unload it directly at the stockyard. You do not have extra movement. Moreover, your logistics involve only one motor truckload rather than an entire train, which may be 40, 50, 60 railway cars. I think we all agree there is an inherent advantage for trucking for certain kinds of shipments.

But, recognizing that, is there not a possibility that divided jurisdiction with regard to this particular line of railway may have contributed unnecessarily to the disadvantage of CN. On the one hand, we have the government of the province of Nova Scotia—no matter which political party happens to be in power in Halifax—feeling an obligation to build bigger and better highways and being quite willing to tax us in order to pay for that. Then these trucks get on there, and we know what happens.

I do not know whether you are familiar with the problem that we see in eastern Nova Scotia where the highways are now wash-boarded longitudinally rather than across, because of these very heavy trucks. I see you are nodding your head.

On the other hand, we have the federal government which indirectly is responsible for CN. There are at least some consumers who are saying, yes, we want to have the railway there; sure, we are going to use trucks, but we cannot get good rates from the truckers unless we can say to them, "If you do not give us good rates, we will go to the railways."

Surely division of jurisdiction is part of the problem confronting us on the Sydney-Truro line. We have, in a sense, competing transportation policies colliding, with the result that

[Traduction]

Les choses se sont détériorées à un point tel que, finalement, nous avons dû passer aux camions à deux niveaux de chargement, non pas parce que nous le voulions, car nous trouvions le transport ferroviaire très pratique. Cependant, lorsqu'un camion à deux niveaux de chargement peut transporter un chargement de bétail dans les entrepôts de Toronto en 24 heures, comparativement à trois, à quatre ou à cinq jours par rail—la société de transport ferroviaire m'a déjà affecté au train express n° 205 qui reliait Truro et Halifax, et ce service prenait habituellement entre 24 et 26 heures. Lorsqu'on nous a retiré de ce train express et que nous sommes retournés au fret, il arrivait souvent que les transports prennent cinq jours. Quiconque connaît le commerce du bétail sait ce qu'il faut faire avec la freinte et les mesures à prendre pour préserver la santé de ces animaux. Même si on nous disait qu'on faisait débarquer les animaux toutes les 36 heures, conformément aux règlements de la SPCA, c'était très peu souvent le cas.

C'est un exemple de ce que je veux avancer pour expliquer pourquoi je crois que le CN n'essaie pas vraiment de brasser des affaires.

Le sénateur Graham: Merci.

Le sénateur Stewart: Monsieur le président, à maintes reprises, ce matin et cet après-midi, nous avons entendu des observations sur la façon dont l'industrie du camionnage financée par les contribuables a fait concurrence aux chemins de fer.

Je pense que le témoin sera d'accord pour dire que le camion présente un avantage évident pour certains types de biens et de cargaisons. On le charge à sa ferme et on le décharge directement dans un parc à bestiaux. Aucun déplacement supplémentaire n'est nécessaire. De plus, la logistique comprend un seul camion, plutôt qu'un train entier qui peut contenir 40, 50 ou 60 wagons. Je pense donc que nous nous entendons sur le fait que l'industrie du camionnage présente des avantages inhérents pour certains types de cargaisons.

Tout cela pris en considération, est-ce possible que la compétence partagée concernant cette voie ferrée particulière puisse avoir poussé inutilement le CN à entrer en concurrence d'une façon qui lui aurait été désavantageuse? D'un côté se trouve le gouvernement de la Nouvelle-Écosse—peu importe le parti politique au pouvoir à Halifax—qui se sent obligé de construire des routes plus grosses et meilleures et qui est très bien disposé à nous taxer pour les payer. Ensuite, ces camions s'y déplacent, et on sait ce qui arrive.

Je ne sais pas si vous connaissez le problème que nous éprouvons dans l'est de la Nouvelle-Écosse, où les routes sont maintenant bosselées dans le sens de la longueur, plutôt que de la largeur, à cause de ces camions très lourds. Je vois des signes de tête.

D'un autre côté, le gouvernement fédéral est indirectement responsable du CN. Il y a au moins quelques clients qui disent vouloir une voie ferrée à cet endroit, qu'ils vont, bien sûr, utiliser les camions, mais qu'ils ne peuvent pas obtenir de bons tarifs des camionneurs s'ils leur disent pas qu'ils vont utiliser le train s'ils n'obtiennent pas de meilleurs tarifs.

La compétence partagée fait certainement partie du problème que nous devons résoudre concernant la voie reliant Truro à Sydney. Dans un sens, nous avons des politiques en

[Text]

you are not happy, many taxpayers are not happy, the railway is not happy, its employees are not happy. Isn't that a good part of the problem? Ought we not, in this era of constitutional renovation, to be looking at that problem?

Mr. Lorraine: I do not disagree with what you are saying. I cannot help but say that I agree with what our minister, Mr. Streach, said earlier when he was giving his presentation. But I think you are missing the whole point. We have got to have a twinned highway. You all know the fiasco we have, particularly between Truro and Amherst, mainly Lower Debert, Polly Lake, with the deaths happening on that single-lane highway. I think it is important for safety purposes that we twin the highways.

I have said publicly many times that if I were the Minister of Transportation, my objective would be to twin first between Truro and Amherst and then continue on with the twinning project. There are supposed to be two tenders called, right in my own community, for twinning right through to Valley Crossroads. I think we have to twin the highway. But if you are going to look at economic issues and develop the eastern part of Nova Scotia, you also must maintain a good rail line.

As the Minister said, I do not really think that the taxpayers in the province of Nova Scotia can afford to get into the railway business, but rather than see that line—and I am talking the real estate—be transferred to some private owner, I think it should come to the Government of Nova Scotia and they, in turn, can negotiate with a private operator to operate. I think there are people probably in Nova Scotia and in Canada for sure that would operate it. It is important for the economic wellbeing of all of Nova Scotia but, in this case, particularly for eastern Nova Scotia, that we have both the twinned highway and the railway structure.

Senator Stewart: Let me make my question a little sharper then. I happen to drive past Truro. Normally I would be there tonight, Thursday, at around 9:30, and I go up over Mount Thom, which is regarded as one of the more dangerous sections on that highway. Certainly, I look forward to the day when it is twinned. However, I am seeing longer and heavier trucks on the road. I now see trucks with trailers on them.

Mr. Lorraine: You are talking B-trains which are just new in the province of Nova Scotia.

Senator Stewart: We are not talking so much about the problem created by twinning; rather we are talking about the problem that twinning seems to encourage provincial authorities—to allow these heavier, longer vehicles on the highway. Twinning does not necessarily entail these heavier trucks, although in practice that is what is happening. These trucks

[Traduction]

matière de transport qui entrent en conflit, ce qui donne comme résultat que nous ne sommes pas contents, que de nombreux contribuables ne sont pas contents, que la société de chemin de fer n'est pas contente et que ses employés ne sont pas contents. N'est-ce pas là une bonne partie du problème? À notre époque de réforme constitutionnelle, ne devrions-nous pas nous pencher sur ce problème?

M. Lorraine: Je ne suis pas en désaccord avec ce que vous dites. Je ne peux m'empêcher de dire que je souscris à ce que notre ministre, Monsieur Streach, a dit plus tôt pendant son exposé. Mais je crois que vous n'avez pas saisi l'essentiel. Nous devons avoir une route à deux voies. Vous connaissez tous les difficultés que nous éprouvons, particulièrement entre Truro et Amherst, principalement à Lower Debert et à Polly Lake, à cause des décès qui surviennent sur cette route à une voie. Je crois qu'il est important pour des raisons de sécurité que nous dotions les routes d'une deuxième voie.

J'ai déclaré publiquement à de nombreuses reprises que, si j'étais ministre des Transports, mon objectif consisterait à doter d'abord la route reliant Truro et Amherst d'une deuxième voie et de poursuivre ensuite ce processus. Deux soumissionnaires doivent avoir été appelés dans ma propre région pour doter la route d'une deuxième voie jusqu'à Valley Crossroads. Je crois que nous devons doter la route d'une deuxième voie. Mais si vous devez vous pencher sur les questions économiques et développer l'est de la Nouvelle-Écosse, vous devez également entretenir une bonne voie ferrée.

Comme le ministre l'a dit, je ne crois pas vraiment que les contribuables néo-écossais peuvent se permettre de se lancer dans le secteur ferroviaire. Cependant, plutôt que de voir cette voie—et je parle ici du bien immobilier—être cédée à un propriétaire privé, je crois qu'elle doit revenir au gouvernement de la Nouvelle-Écosse qui, à son tour, peut négocier avec un exploitant privé. Je crois qu'il y a des gens, probablement en Nouvelle-Écosse et certainement dans le reste du Canada, qui pourraient l'exploiter. Il est important pour le bien-être économique de l'ensemble de la Nouvelle-Écosse et, dans ce cas, particulièrement pour l'est de la province, que nous disposions d'une route dotée d'une deuxième voie ainsi que d'un réseau ferroviaire.

Le sénateur Stewart: Laissez-moi alors poser une question plus précise. Il m'arrive de conduire dans les environs de Truro. Normalement, je devrais m'y trouver ce jeudi soir vers 9 h 30, et je remonte ensuite vers Mount Tom, qui est considéré comme une des parties dangereuses de cette route. J'attends certainement le jour où elle sera dotée d'une deuxième voie. Cependant, il me semble que je vois des camions plus lourds et plus longs. Je vois maintenant des camions remorque.

M. Lorraine: Vous parlez des trains routiers de type B qui sont tout nouveaux en Nouvelle-Écosse.

Le sénateur Stewart: Je crois donc que nous ne parlons pas tant du problème créé par le fait de doter les routes d'une deuxième voie que du fait que cette opération semble encourager les autorités provinciales à permettre à ces véhicules plus longs et plus lourds à circuler sur la route. De cette façon, le fait de doter la route d'une deuxième voie n'empêche pas

[Text]

are eating into railway business. Is there some validity in that argument?

Mr. Lorraine: It is interesting you have raised that point because I met with a group of truckers last week in Cape Breton who were concerned about these B-trains. At that meeting there was a staff-sergeant who is in charge of all major accident investigations on the highway in Nova Scotia. He attended that meeting, and he, the RCMP officer, expressed great concerns about these B-trains.

I think you will see that one of the oil companies is operating what I call B-trains. That is a tractor with a fifth-wheel with a trailer and another fifth-wheel and another trailer behind that. The law in Nova Scotia is the extent of 85 feet as the maximum length, and that has been increased in the recent year or whatever.

I am not sure I agree with that. I think the public safety factor must come first. I am convinced of that. That is why I believe we must twin all the major Trans-Canada highway, as is Halifax-Truro. That is not Trans-Canada but it is a 100-series highway and it is twinned. I think that has to happen from the Amherst border through to North Sydney, simply because of the safety factor.

The Chairman: Mr. Lorraine, I can see why the Nova Scotians would be a little confused. Two days ago, your leader, Mr. MacLean, had a news conference in which he said:

"... Donald Cameron has made a deal with Brian Mulroney to sell out the railway in order to obtain the twinning of the highway across the province of Nova Scotia."

You are aware of that?

Mr. Lorraine: I am aware of the statement, but I was there when the statement was made and it was not quite in that context. He "believed" there might be a deal taking place, and I think that's the way the statement was made.

The Chairman: That is what he says. He said, "I believe there is a deal to be announced in the not-too-distance future" There is no question that he said "I believe". Of course, Cameron denied it. Then Mr. MacLean made a statement. "... it is really almost equivalent to treason for the federal government to say (it is) going to eliminate the rail line," Mr. MacLean said."

Mr. Lorraine: It depends on what perspective and where you are coming from. I can see why the man made that statement. Because we feel that this—and excuse my language—is a God-given right we had under Confederation that we maintain rail line from coast to coast. If the Government of Canada allows that rail line to go to private interests and, maybe, who knows,

[Traduction]

nécessairement la circulation de ces camions plus lourds, même si c'est ce qui se produit en pratique. Ces camions gagnent beaucoup trop de terrain sur le transport ferroviaire. Est-ce que tout cela a du sens?

M. Lorraine: Il est intéressant que vous ayez soulevé ce point, car j'ai rencontré la semaine dernière, au Cap-Breton, un groupe de camionneurs qui étaient préoccupés par ces trains routiers de type B. À cette réunion se trouvait un sergent-chef qui est responsable des enquêtes relatives à tous les accidents graves qui surviennent sur les routes de la Nouvelle-Écosse. Cet agent de la GRC a assisté à la réunion et a fait part de sa grande inquiétude à propos de ces trains routiers de type B.

Vous constaterez, je crois, que l'une des sociétés pétrolières exploite ce que j'appelle des trains routiers de type B. Il s'agit d'un véhicule motorisé muni d'un plateau d'accouplement et d'une remorque, de même que d'un autre plateau et d'une autre remorque à l'arrière. Selon la loi néo-écossaise, la longueur maximale en est de 85 pieds, et cela a été accru l'année dernière, ou quelque chose comme ça.

Je ne suis pas sûr que je suis d'accord avec cela. Je crois que la sécurité publique doit primer. J'en suis convaincu. C'est la raison pour laquelle je pense que nous devons doter d'une deuxième voie toutes les routes principales du Canada, comme celle qui relie Halifax à Truro. Il ne s'agit pas de la Transcanadienne, mais c'est une route à trois chiffres et elle est dotée d'une deuxième voie. Je pense que nous devons faire la même chose à partir de la limite de Amherst jusqu'à North Sydney, simplement en raison de la sécurité.

Le président: Monsieur Lorraine, je comprends pourquoi les Néo-Écossais risquent d'être un peu déroutés. Il y a deux jours, votre chef, M. MacLean, a déclaré ce qui suit en conférence de presse:

«(...) Donald Cameron a conclu un pacte avec Brian Mulroney pour vendre la voie ferrée afin de doter la route qui traverse la Nouvelle-Écosse d'une deuxième voie.»

Saviez-vous cela?

M. Lorraine: Je suis au courant de cette déclaration, mais j'étais présent lorsqu'elle a été prononcée, et ce n'était pas du tout dans ce contexte. Il «croyait» qu'une entente était sur le point d'être conclue, et je crois que la déclaration a été faite dans cet esprit.

Le président: Voilà ce qu'il a dit: «Je crois qu'une entente doit être annoncée dans un avenir rapproché.» Il ne fait aucun doute qu'il a dit: «Je crois.» Bien sûr, Cameron l'a nié. Ensuite, M. MacLean a fait la déclaration suivante: «(...) De la part du gouvernement fédéral, cela équivaut presque à une trahison d'affirmer que cela va éliminer la voie ferrée.»

M. Lorraine: Cela dépend du point de vue et de l'endroit d'où on vient. Je peux comprendre pourquoi cet homme a fait cette déclaration. C'est parce que nous croyons qu'il s'agit—excusez mon langage—d'un droit divin que nous avions dans le cadre de la Confédération que de conserver le chemin de fer d'un océan à l'autre. Si le gouvernement du Canada laisse aller

[Text]

eventually close down, then in that context, I suppose you could look at it. I didn't say it was treason but the Leader of the Liberal Party did and I think that's where he was coming from.

The Chairman: Yes, you said that the rail link was a condition for Nova Scotia entering Confederation and any proposed sale should be halted.

All we are asking for is proof.

Mr. Lorraine: I missed you somewhere. Proof of what?

Senator Stewart: Mr. Chairman, are you testifying now?

The Chairman: I was just asking a question.

Senator Stewart: I thought I had the floor.

The Chairman: I am sorry. I thought this was supplementary to your question.

Senator Stewart: I see. Well then, let me ask this question. Do you see any developments in eastern Nova Scotia which would encourage either the CNR as the present operator, or to a prospective owner, to think that this line of railway will operate more profitably in the future? Is there any development, for example, in the Strait of Canso that is anticipated?

Mr. Lorraine: Senator, I did not go on to read all of what Stora Forest Industry said to us, but I will read the next paragraph. This is information that we got directly from their management team. It was not something picked out of the air.

Stora is presently studying the possibility of two major plant expansions in the next decade. The first is a potential expansion to produce new and recycled newsprint valued at \$500-600 million, thereby tripling newsprint capacity. The tonnage that would be shipped via the Sydney-Truro line would be in the vicinity of 300,000 tonnes (per year). The possibility of back-hauling another 200,000 tonnes of old newspapers and magazines for use in the de-inking process would also add to rail traffic by another 200,000 tonnes.

Stora has also studied the possibility of building a new pulp mill which would produce kraft market pulp. This expansion would have a value of \$1 billion and it would triple market output.

So I guess in response to your question, that is one that we have looked into, and this is what Stora Forest Industries are telling us.

Senator Stewart: What about Scott Paper at Abercrombie? I understand that we will be told that they are planning to use this line of railway more in the future than they have used it in the immediate past, whether it is operated by CN or by someone else. Have you been in touch with them?

[Traduction]

le chemin de fer à des intérêts privés et, qui sait, qu'il le laisse éventuellement fermer, alors, dans ce contexte, je suppose que vous pourriez considérer cela—je n'ai pas dit qu'il s'agissait d'une trahison, mais le chef du parti libéral l'a fait, et je crois que c'est dû à son lieu d'origine.

Le président: Oui, vous avez dit que la voie ferrée était une condition exigée par la Nouvelle-Écosse pour que cette dernière entre dans la Confédération et que toute vente proposée doit être interrompue.

Tout ce que nous vous demandons, c'est une preuve.

M. Lorraine: Je ne vous ai pas bien suivi. Une preuve de quoi?

Le sénateur Stewart: Monsieur le président, êtes-vous en train de témoigner?

Le président: Je ne faisais que poser une question.

Le sénateur Stewart: Je croyais avoir la parole.

Le président: Je suis désolé. Je croyais qu'il s'agissait d'un complément à votre question.

Le sénateur Stewart: Je vois. Alors laissez-moi poser cette question. Prévoyez-vous des faits nouveaux dans l'est de la Nouvelle-Écosse qui encourageraient le CN, comme exploitant actuel, ou tout autre propriétaire éventuel, à croire que l'exploitation de cette voie ferrée sera plus rentable dans l'avenir? Prévoit-on des faits nouveaux, par exemple, dans le détroit de Canso?

M. Lorraine: Monsieur le sénateur, je ne vous ai pas tout lu ce que la Stora Forest Industry nous a communiqué, mais je vais lire le paragraphe suivant. Il s'agit de renseignements que nous avons obtenus directement de son équipe de gestion. Ce n'est pas le produit de notre imagination.

«Stora étudie actuellement la possibilité de donner de l'expansion dans deux usines importantes au cours de la prochaine décennie. Il s'agit premièrement d'un agrandissement éventuel en vue de la production de papier journal neuf et recyclé d'une valeur prévue de 500 à 600 millions de dollars, ce qui triple ainsi la capacité de production de papier journal. Le tonnage qui serait expédié par la voie reliant Truro à Sydney serait voisin de 300 000 tonnes (par année). La possibilité de récupérer encore 200 000 tonnes de papier journal et de revues usagées en vue du désencrage ajouterait 200 000 tonnes supplémentaires au trafic ferroviaire.

Stora a également étudié la possibilité de construire une nouvelle fabrique de pâte à papier qui produirait de la pâte kraft destinée à la vente. Cette expansion présenterait une valeur de un milliard de dollars et triplerait la production.»

Je vous répondrai donc que nous avons déjà examiné votre question, et vous venez d'entendre ce qu'on nous a dit à la Stora Forest Industries Limited.

Le sénateur Stewart: Qu'en est-il de la Scott Paper à Abercrombie? Je suppose que vous nous direz qu'on y prévoit utiliser la voie ferrée plus souvent que ces derniers temps, qu'elle soit exploitée par le CN ou par quelqu'un d'autre. Avez-vous communiqué avec elle?

[Text]

Mr. Lorraine: In all honesty, we have not. I do not believe my researcher has contacted Scott Paper.

The Chairman: It might be interesting to give you some information on the shippers. Cape Breton Development Corporation is going to appear. No reply from Lavelin. Michelin declined. Scott Maritime will appear on the 13th. Sydney Steel will appear on Tuesday. Stora will appear on Tuesday. Irving declined, and Canso Chemicals are considering it. I guess that is the situation as far as shippers are concerned generally.

Any other questions for Mr. Lorraine?

Senator Spivak: Just a clarification. Your original information was that the seven tenders for the line came only from American companies, but there was indeed a Canadian company as well; is that correct?

Mr. Lorraine: The information that were received—through the gentleman sitting next to me—from Canadian National was that all seven bids were from American interests. Then we heard here this morning there was one Canadian and six American tenders. That was the information we were given from Canadian National, that there were seven bids and all were American.

Senator Spivak: There was a question raised here about whether the provincial government would be interested in taking over the line. If one of these tenders is successful, I am puzzled as to how the provincial government could ever get into that kind of action? Perhaps I did not understand clearly.

Senator Graham: If all else failed, if there was no private line buyer, this would be the last resort.

Senator Spivak: Then let me ask a hypothetical question. Do you think it is preferable to have an American company operate this rather than give the provincial government an opportunity to operate it? What is your view on that?

Mr. Lorraine: I think it is preferable.

Senator Spivak: Let me say this. The theme of part of your concern here is that Canadian transportation infrastructure is being dismantled in that case. We have the spectre now of our airlines perhaps falling into American hands. The question I wish to put is can a country have an industrial strategy if this happens? What is your view? That seems to be what you are presenting. I am wondering about this juxtaposition of whether it is preferable for the provincial government to take over these railways rather than have an American company take them over?

Mr. Lorraine: The point I am trying to make, and I think I did make it earlier in my presentation, is our number one preference is that Canadian National continue to operate that line. Failing that, I do not think they should be permitted to sell the real estate that the line lies on. I think, as a last resort, that it should be deeded back to the taxpayers of the province of

[Traduction]

M. Lorraine: Honnêtement, nous ne l'avons pas fait. Je ne crois pas que mon chercheur ait communiqué avec la Scott Paper.

Le président: Il pourrait être intéressant de vous donner certains renseignements sur les expéditeurs. La Société d'expansion du Cap-Breton doit se présenter. Nous n'avons reçu aucune réponse de Lavalin. Michelin a refusé l'invitation. La Scott Maritime se présentera le 13. La Sydney Steel se présentera mardi, de même que la Stora. Irving a refusé, et la Canso Chemicals étudie la question. Je crois qu'il s'agit du tableau de la situation en général en ce qui concerne les expéditeurs.

Y a-t-il d'autres questions pour monsieur Lorraine?

Le sénateur Spivak: Seulement un éclaircissement. Selon vos renseignements préliminaires, les sept soumissionnaires pour l'achat de la voie étaient des sociétés américaines seulement, mais il y avait effectivement une société canadienne aussi. Est-ce exact?

M. Lorraine: Selon les renseignements que nous avons reçus du Canadien National—par l'entremise de mon voisin ici présent—les sept offres provenaient d'intérêts américains. Ensuite, nous avons entendu ce matin qu'il y avait six soumissionnaires américains et un canadien. Selon les renseignements transmis par le Canadien National, il y avait sept offres et elles venaient toutes des États-Unis.

Le sénateur Spivak: Une question a été soulevée concernant le fait que le gouvernement provincial serait intéressé à prendre la voie en main. Si l'un de ces soumissionnaires obtient le contrat, je ne vois pas comment le gouvernement provincial pourrait le faire. Peut-être n'ai-je pas bien compris.

Le sénateur Graham: Si toutes les autres solutions échouent et que personne du secteur privé n'achète la voie, ce serait le dernier recours.

Le sénateur Spivak: Alors laissez-moi poser une question hypothétique. Croyez-vous qu'il est préférable qu'une société américaine exploite cette voie plutôt que de donner au gouvernement provincial l'occasion de le faire? Quel est votre avis sur le sujet?

M. Lorraine: Je crois que c'est préférable.

Le sénateur Spivak: Je vous répondrai ceci: votre préoccupation repose en partie sur le fait que l'infrastructure canadienne en matière de transport est en plein démantèlement dans le cas présent. Nous sommes actuellement hantés par le spectre de l'envahissement de nos sociétés aériennes par les Américains. La question que j'aimerais poser est la suivante: dans une telle éventualité, un pays peut-il avoir une stratégie industrielle? Quel est votre point de vue? Cela me semble bien ce que vous présentez. Je m'interroge sur le chevauchement de ces deux idées: est-il préférable pour le gouvernement provincial de prendre en main cette voie ferrée plutôt que de la laisser à une société américaine?

M. Lorraine: L'argument que j'essaie de défendre, et je crois l'avoir fait plus tôt pendant ma présentation, c'est que nous préférons que le Canadien National continue à exploiter la voie. Si cette hypothèse échoue, je ne crois pas que cette société devrait pouvoir vendre les immobilisations sur lesquelles la voie se trouve. En dernier recours, je crois qu'elle devrait

[Text]

Nova Scotia who paid for the line and the real estate in the first place. The provincial government would not necessarily operate the railway, but it could negotiate with companies to operate the railway for the province.

Senator Spivak: I think you did say that. I forgot that.

Senator Oliver: In looking at your brief, the copy that I have, at the top of the last page, I quote:

By conducting this sale in the fashion it has, Canadian National and the Government of Canada have served notice that Nova Scotia's future as a part of Canada is under review.

It seems to me that your research has shown that CN has in fact spent a fair amount of money on double-stack container service to and from Halifax.

Mr. Lorraine: That is really not implemented yet.

Senator Oliver: Would you not also agree that the federal government is providing strategic and vital assistance to the economy of the Maritimes through things like ACOA and through the Maritime Freight Rates Act?

Mr. Lorraine: I do not disagree, senator.

The Chairman: Thank you very much.

Mr. Lorraine: Mr. Chairman, my researcher would like to make a brief statement.

Mr. Shields: If I could clarify, the double-stacking agreement that exists between the province of Nova Scotia and Canadian National is a ten-year agreement. The province of Nova Scotia is contributing money for the first three years of that agreement, and Canadian National is under no contractual obligation to continue the agreement after the life of the provincial funding.

I might also add that when I made inquiries about the status of the line with respect to rolling stock and the use of Canadian National rolling stock and locomotives over the line after a sale, I was told by the Public Affairs Department in Moncton that under no circumstances would Canadian National rolling stock be used on the line after the sale. I heard quite a different thing in testimony this morning.

The Chairman: Thank you very much, gentlemen.

From the Brotherhood of Maintenance of Way Employees, we have with us Mr. Gary Housch. Will you introduce your colleagues, please.

Mr. G.D. Housch, Vice-President, Brotherhood of Maintenance of Way Employees: To my right is Arthur Hartlen, Provincial Legislative Director for the Province of Nova Scotia, and to my left, Mr. David Brown, Legal Counsel.

[Traduction]

être cédée aux contribuables de la Nouvelle-Écosse, qui sont les premiers à payer pour la voie et pour les immobilisations. Le gouvernement provincial n'exploiterait pas nécessairement la voie ferrée, mais il pourrait négocier avec des sociétés qui le feraient à sa place.

Le sénateur Spivak: Je crois que vous avez dit cela. J'avais oublié.

Le sénateur Oliver: En examinant votre mémoire, l'exemplaire que j'ai en ma possession, je cite la phrase suivante au haut de la dernière page:

«En effectuant la vente de cette façon, le Canadien National et le gouvernement du Canada ont indiqué que l'avenir de la Nouvelle-Écosse au sein du Canada est remis en question.»

Il me semble que votre recherche a indiqué que le CN a effectivement consacré une certaine somme au service de conteneurs à deux niveaux de chargement en provenance et à destination de Halifax.

M. Lorraine: Ce n'est pas encore vraiment mis en application.

Le sénateur Oliver: N'êtes-vous pas également d'accord sur le fait que le gouvernement fédéral procure une aide stratégique et vitale à l'économie des Maritimes par l'entremise d'organismes comme l'APECA et au moyen de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les Maritimes?

M. Lorraine: Je suis d'accord avec vous, monsieur le sénateur.

Le président: Je vous remercie beaucoup.

M. Lorraine: Monsieur le président, mon chercheur aimerait émettre un bref commentaire.

M. Shields: Si je peux me permettre d'éclaircir la question, l'entente concernant les conteneurs à deux niveaux de chargement entre la Nouvelle-Écosse et le Canadien National en est une de dix ans. La Nouvelle-Écosse contribue financièrement pendant les trois premières années de l'entente, et le Canadien National n'a aucune obligation contractuelle de respecter l'entente après la durée du financement provincial.

Je pourrais également ajouter que, après mes recherches sur l'état de la voie en ce qui touche le matériel roulant et l'utilisation de ce matériel et des locomotives par le Canadien National sur la voie après une vente, un représentant du ministère des Affaires publiques à Moncton m'a affirmé que le matériel roulant du Canadien National ne serait pas utilisé sur cette voie après la vente, sous aucune considération. J'ai entendu quelque chose d'assez différent pendant un témoignage ce matin.

Le président: Je vous remercie beaucoup, Messieurs.

Nous avons avec vous M. Gary Housch, de la Fraternité des préposés à l'entretien des voies. Je vous prie de nous présenter vos collègues.

M. G.D. Housch, vice-président, Fraternité des préposés à l'entretien des voies: À ma droite se trouve M. Arthur Hartlen, directeur des services législatifs de la Nouvelle-Écosse et à ma gauche, M. David Brown, conseiller juridique.

[Text]

The Chairman: We have crowded too much into this afternoon, but we will not deny you any of the time that we have given to others.

Mr. Housch: I will try to hurry it through, Mr. Chairman. I will touch on the high parts of my brief and avail myself to any questions you may have. There are a few points that I wish to make before I start. I am afraid, honestly, that we will probably leave with you more questions than we will give you answers.

Our brief was not prepared by doing a tremendous amount of legal research; it was prepared by talking to the people that work in the area and by people that live in the communities. We do not have a brief that approaches any constitutional arguments or real legal arguments.

As we were involved with the conveyance of Central Western Railway to Canadian Pacific—or Canadian Pacific to Central Western Railway, we made an assumption in our brief that, in fact, it would be a provincial railway when the deal was finished, not necessarily because of the arguments I have heard today respecting labour problems or labour situations. I think there is another point that has been missed on that issue, and that is the fact that provinces do not have in place any real way in which to regulate or oversee the operation of a railway. Transport Canada has 100 years of background in regulating and preparing regulations for railways and making sure those railways are maintained in a proper manner, that proper air tests are done and that everything is run properly and safely. The provinces do not have those same standards and likely will not have the same standards; if they do, they will not likely inspect the standards the way federally-regulated railways are. In fact, many provincially operated railways are still federally regulated. Do not ask me how that works, because I do not understand it, but that is the way it is. I hesitate to do this, but I believe British Columbia Railway is an example of that. I believe they are under federal regulation. I do not know why.

The other assumption we made was that there would be no guarantee of CN to come in and run the line if it fails. We went through this with the Central Western Railway when we were at the NTA tribunal in Stettler last October. Every public interest intervener, even if they were in support of the conveyance, came out stating that they felt there must be some manner in which CP would take the line back over if it failed. The ones that were opposed were obviously opposed for that reason.

Our real intent here is to show that the sale of this line is absolutely unnecessary.

As I go through our brief I think you will see why we are making that argument.

Another thing that came up in conversations today which I did not address in my brief but would like to touch on is the abandonments, et cetera. I am very hesitant to bring this up because I am not an expert on it and I think you need to dis-

[Traduction]

Le président: Nous avons un horaire trop chargé cet après-midi, mais vous aurez droit au même temps que les autres.

M. Housch: Je vais essayer de me dépêcher, Monsieur le président. Je vais aborder les points importants de mon mémoire et je répondrai à toutes vos questions. J'aimerais soulever quelques questions avant de commencer. Honnêtement, j'ai bien peur que nous vous laissions avec un plus grand nombre de questions que de réponses.

Notre mémoire n'est pas le fruit d'une recherche juridique approfondie; il a été préparé à la suite de communications avec les personnes qui travaillent dans le domaine et qui vivent dans les collectivités. Notre mémoire ne présente pas d'arguments constitutionnels ni juridiques en soi.

Comme nous avons participé à la cession de la Central Western Railway au Canadien Pacifique—ou inversement—nous avons supposé dans notre mémoire que ce serait en réalité une société ferroviaire provinciale qui scellerait l'entente, et pas nécessairement en raison des arguments que nous avons entendus aujourd'hui concernant les problèmes ou les situations liées au travail. Je crois qu'un autre point a été négligé à ce sujet: les provinces ne possèdent pas sur place les infrastructures permettant de réglementer et de contrôler l'exploitation d'un chemin de fer. Transports Canada a 100 ans d'expérience dans la réglementation des chemins de fer et pour ce qui est de s'assurer que les voies sont bien entretenues, que les contrôles anti-pollution sont effectués de façon adéquate et que tout fonctionne correctement et sûrement. Les provinces n'ont pas ces mêmes normes et elles ne sont pas susceptibles de les avoir; dans le cas contraire, elles ne contrôlèrent pas le respect des normes de la même façon que les sociétés ferroviaires réglementées par le gouvernement fédéral. En réalité, un grand nombre de sociétés ferroviaires exploitées par les gouvernements provinciaux sont quand même assujetties à la réglementation fédérale. Ne me demandez pas comment ça fonctionne; je ne le comprends pas, mais c'est comme ça. J'hésite à dire cela, mais je crois que la British Columbia Railway en est un exemple. Je pense qu'elle est soumise à la réglementation fédérale. Je ne sais pas pourquoi.

Notre autre supposition est la suivante: rien ne garantit que le CN intervienne et exploite la voie si la vente échoue. Nous avons examiné la question avec la Central Western Railway lorsque nous étions à la commission d'enquête de l'ONT à Stettler en octobre dernier. Tous les intervenants représentant des intérêts publics, même s'ils appuyaient la cession, ont affirmé qu'il devait y exister un moyen pour que le CP prenne la voie en main si la vente échoue. Ceux qui s'y opposaient le faisaient évidemment pour cette raison.

Notre véritable intention est de vous montrer que la vente de cette voie est absolument inutile.

En procédant à la lecture du mémoire, je crois que vous serez mieux en mesure de comprendre les raisons qui ont motivé notre position.

Un autre sujet qui a été abordé durant les conversations aujourd'hui, dont il n'est pas question dans mon mémoire, mais que j'aimerais souligner, concerne les abandons, etc. J'hésite beaucoup à aborder ce sujet parce que je ne suis pas un expert

[Text]

cuss this with an expert. The point is the way the railways are able to cost against a piece of trackage under the costing regulations. There are line-related costs and there are off-line related costs. Off-line related costs relate to work which may actually never be done on that piece of track.

My understanding of this is that, for example, if there is a large purchase of equipment for maintenance, that cost is prorated to each piece of track they have regardless of whether that track gets the equipment. That is an off-line related cost. I do not understand the costing regulations well enough and I think you have to consult an expert to understand those things, but in my opinion the railway costing provisions make it possible to abandon almost any piece of track on the basis of economics.

I had this explained to me by a gentlemen in the NTA a year ago. It took an hour and I still did not understand it when he was finished. However, it is my understanding that it is determined by the amount of traffic originating and ending on the piece of track. So conceivably the railway could choose a piece of their high-density main-line corridor and apply for abandonment of it, as ludicrous as that is. They would not do that, but they could because there is no traffic originating or ending on that piece of track. I want to emphasize again that this is just as I understand it and I may not be completely accurate with that.

This has led to what I feel is a crisis in maintaining our rail infrastructure in Canada. During the ten years preceding July 31 of last year there were almost 6,800 miles of track abandoned in Canada. That is more than was built across this country to join it into a confederation.

I will now continue with my brief. I am not going to read it but I want to touch on the high points. There are some very important parts in here that are completely understandable.

We are not sure why CN is so intent on selling a profitable line. It is a federal crown corporation and the people of Canada have an interest in it, and not only the people in Nova Scotia. This is just the tip of the iceberg. What is happening in Nova Scotia will happen somewhere else tomorrow.

There have been allegations made in the press, and we heard this again this morning, that one of the main reasons for this sale is the problem with union contracts. CN is taking almost exactly the same action in another area of this country. A piece of track that is losing its market share is going to a short-line operator because it is just falling apart.

Less than a year ago CN approached us on this issue. They had a small plan in mind. They realized that there is no one better to run a railway than a company with 80 years of

[Traduction]

en la matière et que je crois qu'il y aurait lieu de discuter de la chose avec un expert. Il s'agit de la façon dont les compagnies de chemin de fer peuvent établir les coûts pour un bout de voie ferrée en se basant sur la réglementation des coûts. Il y a les coûts directs et les coûts indirects. Les coûts indirects concernent des travaux qui ne seront peut-être jamais effectués sur la portion de voie en question.

Selon ce que je comprends, par exemple, si on procède à un achat considérable de matériel d'entretien, le coût d'achat est calculé au prorata de chaque portion de voie existante sans que l'on sache si le matériel sera effectivement utilisé pour cette voie. Ce sont des coûts indirects. Je ne saisis pas très bien la réglementation des coûts et je crois qu'il vous faut consulter un expert pour comprendre ce genre de chose, mais d'après moi, les dispositions régissant les coûts ferroviaires rendent possible l'abandon de n'importe quel tronçon de voie pour des raisons économiques.

Ces choses m'ont été expliquées il y a un an par un employé de l'Office national des transports du Canada. Après qu'il a eu terminé, au bout d'une heure, je n'avais toujours pas compris. Je comprends par contre que les coûts sont déterminés selon le trafic qui part de cette portion de voie et qui y arrive. On peut donc supposer qu'une société ferroviaire pourrait choisir une portion de voie ferrée très achalandée de son corridor principal et demander qu'on l'abandonne, tout aussi absurde que cela soit. On ne le ferait pas, mais on pourrait le faire parce qu'il n'y a pas de trafic qui part de cette portion de voie ou qui y arrive. Je tiens à répéter que c'est ma façon de concevoir les choses et qu'il est possible que je sois complètement dans l'erreur.

J'en conclus qu'il existe une sorte d'état de crise dans le maintien de notre infrastructure ferroviaire au Canada. Au cours des dix années antérieures au 31 juillet de l'an dernier, on a abandonné presque 6 800 milles de voie ferrée au Canada. C'est plus que ce qui a été construit à travers le pays pour en faire une confédération.

Je continue maintenant avec le mémoire. Je n'ai pas l'intention de le lire, mais je voudrais aborder certains points d'importance. Il y a là certains aspects essentiels qui sont tout à fait compréhensibles.

Nous ne comprenons pas très bien pourquoi le CN tient tellement à vendre une voie rentable. Il s'agit d'une société d'État fédérale, et tous les Canadiens y ont un intérêt, pas seulement les citoyens de la Nouvelle-Écosse. Ce n'est que la pointe de l'iceberg. Ce qui se produit en Nouvelle-Écosse se produira ailleurs demain.

Il y a eu des allégations dans les journaux—et nous avons entendu la même chose ce matin—selon lesquelles la raison principale motivant cette vente est due au problème des conventions collectives. Le CN fait exactement la même chose dans une autre région du pays. Une portion de réseau ferroviaire qui perd sa part du marché est cédée à un exploitant de voies secondaires parce que la situation atteint un point critique.

Il y a moins d'un an, le CN nous consultait à ce sujet. Il avait un projet en tête. Il avait compris qu'il n'y a personne de mieux placé pour gérer une entreprise de chemins de fer

[Text]

experience and an operating revenue of \$3 billion a year. Who is in a better position to run a piece of track?

I was interested to see that one of the shortline bidders on this line had 500 man years of experience on Class 1 railroads. I submit that our membership on the Truro to Sydney line alone exceeds that. Again, who should be better able to run the railway? The question is rhetorical.

CN operates 119 miles of track in British Columbia called the Okanagan subdivision and 14 miles called the Lumby subdivision. With regard to CN's over-all performance the information I used is from a year ago. I did not use the new information because I thought that the railway might consider it confidential and I did not want to release it.

CN's over-all performance in that area is leading to a 9 per cent per annum decline in business. On page 3 you can clearly see what was happening on the subdivision from 1987 till 1990.

CN sat down and analyzed the problem of why they were losing the market share on that piece of track. They did not look at it with the objective of determining how they could sell the line, they used a completely new and innovative approach. They tried to discover what they could do to keep that line in their operation and make money with it. Again at the bottom of page 3, CN has determined the major "route" causes. I apologize for this. There was an erratum distributed. "Route" should be "root".

CN had determined that the main problems with this line are train connection and inconsistent service, poor car cycles, equipment supply, decrease in pay and tie-ups, job satisfaction and morale, customer service centre, marketing, CPR delays, documentation, and over ten hours on duty for the train crews.

If you look at that objectively you will see that problems with collective agreements are not a base cause of the problems for the decline in the traffic. That is important because we heard this morning that the problems are the union's fault, that we have stringent collective agreements that tie the company's hands and put them in a straightjacket. I submit that that is not the case. The reason that this has evolved to the state that it has is that we were willing to talk and negotiate and work things out.

Last year CN had intended to have this line of track set up as an internal shortline. They proposed gain sharing. They proposed that the unions would sit on the steering committee that would be responsible for creating processes and procedures. You can clearly see that there has been a lot of research and investigation into this. They found out that there are benefits to everyone to work together to keep this line in operation and to make money with it, because that is the bottom line. In the 1990s bottom line is what it comes down to. I do not argue that. That is what corporate America is about, and corporate

[Traduction]

qu'une société comptant 80 années d'expérience et des revenus d'exploitation de trois milliards par année. Qui d'autre pourrait mieux administrer une portion de chemin de fer?

J'ai été intéressé de constater que l'un des soumissionnaires pour cette portion de voie avait une expérience de 500 années-personnes sur les chemins de fer de classe I. Je vous rappelle que le nombre d'employés pour la seule voie de Truro vers Sydney excède ce chiffre. Encore une fois, qui d'autre pourrait mieux gérer un réseau de chemin de fer? La question ne se pose même pas.

En Colombie-Britannique, le CN administre un tronçon de 119 milles de voie ferrée appelée la subdivision Okanagan et une portion de 14 milles appelée la subdivision de Lumby. Par rapport à l'ensemble des opérations du CN, cette information date de l'an dernier. Je n'ai pas fait mention des données les plus récentes, parce que je crois que la société les considère comme confidentielles et que je n'ai pas voulu les divulguer.

Dans cette région, le CN a subi une diminution de son chiffre d'affaires annuel de 9 p. 100. À la page 3, vous pouvez facilement voir ce qui arrivait à la subdivision de 1987 jusqu'à 1990.

Le CN s'est penché sur ce problème de perte du marché pour cette portion de voie. Il ne l'a pas fait avec l'idée de trouver un moyen pour vendre la voie, il a utilisé une approche tout à fait différente et novatrice. Il a essayé de trouver une façon de conserver la voie et de la rentabiliser. Toujours au bas de la page 3, le CN a déterminé les principales sources du problème. Je m'excuse pour cette erreur. On vous a distribué un erratum. Dans la version anglaise du texte, le mot «route» devrait se lire «root».

Le CN a conclu que les principaux problèmes avec cette voie sont le service et les correspondances erratiques, la rotation déficiente des wagons, l'approvisionnement, la diminution et le gel des salaires, la satisfaction et le moral des employés, les services à la clientèle, le marketing, les retards du Canadien Pacifique, la documentation et les horaires de plus de dix heures du personnel des trains.

Avec un peu d'objectivité, vous constaterez que ce ne sont pas les problèmes de conventions collectives qui sont à la source du déclin du trafic ferroviaire. C'est important parce qu'on a entendu ce matin que les problèmes sont de la faute du syndicat, que les conventions collectives rigoureuses restreignent la marge de manœuvre de la société et maintiennent celle-ci dans un étai. Je maintiens que ce n'est pas le cas. La raison pour laquelle la situation a ainsi évolué est que nous étions d'accord pour parler, pour négocier et pour en arriver à une entente.

L'an dernier, le CN avait prévu la transformation de cette voie en chemin de fer secondaire. Il avait proposé un partage des profits. Il avait proposé que les syndicats siègent au comité directeur chargé de mettre en œuvre les méthodes et les procédures. Vous pouvez facilement constater que le sujet a fait l'objet de beaucoup d'études et de recherches. Il a été établi qu'il y aurait de nombreux avantages pour tous à travailler ensemble pour maintenir la voie en activité et pour la rendre rentable parce que c'est cela le but principal. Les profits sont à la base de tout dans les années 90. Je ne conteste pas ce point. Il en est

[Text]

Canada too. However, the situation with this subdivision is that the bottom line accountability is what is going to govern whether or not this works.

The main objective here was to ensure reliable, on-time service. That was one of the major problems. The railway would wait until there were 60 cars. They would then call a crew to ship these 60 cars. They found that having cars wait around for two or three days leads to problems because a trucker will pick it up tomorrow and take it to where you want. So that is one of the major problems that they found.

Throughout this whole procedure the company has been very open and cooperative. They laid the cards on the table and let us work together. I think it is going to be a big success story and it is to be implemented on April 1. Since this presentation was prepared it has changed and evolved.

Later in our brief you will see that there is something wrong with the Truro to Sydney freight system. There are delays built in, there is direct competition with trucking, and I will get into that.

However, the difference with the Okanagan subdivision is that the financial bottom line is going to rule, but it is going to be a fair accounting procedure and not the railway costing regulations.

I think it is also important to realize that CN has probably spent more money to date trying to sell this line—and they have not yet even got down to one purchaser—than the entire cost of setting up and negotiating this whole process out west.

I am somewhat taken aback by that because if CN generates a profit it goes to the shareholder, which is the Government of Canada. If there is not enough profit we obviously have to pay more taxes, so I am upset that CN has taken this approach to sell this line rather than to make money with it.

This is just to show that in one part of Canada they have taken this approach to sell lines. The American dream is short-line railroads. In another part of Canada they realize that there is this great dream, the Canadian dream, if I can quote Pierre Berton, that railways should be run by Canadians and that we can do it. We do not need people from the United States to show us how to run a railway. And if anyone can run a railroad in this country it is certainly our two major carriers. However, as we go on I will show you that in fact they are not that interested in running this line.

With regard to train scheduling in our brief, basically all we did was talk to our people on the line who maintain it and watch the trains roll by.

There are two laser trains which are very important. They make every effort not to delay the arrival or departure of those trains. One arrives in Moncton at seven o'clock and the other arrives around midnight. These laser trains have time sensitive things on them that have to make it to a certain point in a cer-

[Traduction]

ainsi en Amérique et au Canada. Par contre, le problème avec cette subdivision, c'est que ce sont les profits qui détermineront si l'expérience en vaut la peine ou non.

Le but principal était d'assurer un service fiable et de respecter les horaires. C'était un des principaux problèmes. La société attendrait qu'il y ait 60 wagons. On ferait alors appel à une équipe pour expédier les 60 wagons. On a découvert que faire attendre les wagons deux ou trois jours créerait un problème, parce qu'un camionneur aurait pu prendre livraison des wagons le lendemain et les acheminer à l'endroit voulu. C'est l'un des principaux problèmes qu'on a trouvés.

La société a fait preuve d'une grande ouverture d'esprit tout au long du processus. Elle a mis cartes sur table et nous a laissés travailler ensemble. Je crois qu'il s'agira d'un grand succès; le tout sera mis en œuvre le 1^{er} avril. Depuis la préparation de l'exposé, la situation a changé et a évolué.

Vous verrez plus loin dans notre mémoire qu'il y a quelque chose qui cloche avec le fret de Truro vers Sydney. Les retards s'accumulent, il y a concurrence directe avec l'industrie du camionnage, je vous en parlerai plus tard.

Par contre, à la différence de la subdivision de l'Okanagan, c'est l'idée de profit qui va dominer, mais ce sera basé sur des procédures comptables honnêtes et non sur l'établissement des coûts du chemin de fer selon les règlements.

Je crois qu'il est important de constater que le CN a probablement dépensé plus d'argent à ce jour pour essayer de vendre cette voie—et il n'a pas encore restreint la liste à un seul acheteur—qu'il en a coûté pour établir et négocier cette entente dans l'Ouest.

Je suis quelque peu troublé par cela, parce que si le CN fait des profits, ces profits vont à l'actionnaire, dans ce cas-ci, le gouvernement du Canada. Si les profits ne sont pas suffisants, nous devons éventuellement payer plus d'impôts; je considère donc qu'il est regrettable que le CN ait choisi de vendre cette voie plutôt que de tenter de la rentabiliser.

Je veux simplement démontrer que dans une région du Canada, on a choisi de vendre des parties du réseau. Le rêve américain est d'avoir des chemins de fer secondaires. Dans une autre région du Canada, on se rend compte qu'il y a ce grand rêve, le rêve canadien, si vous me permettez de citer Pierre Berton, selon lequel les chemins de fer peuvent être administrés par les Canadiens et que nous pouvons le faire. Nous n'avons pas besoin des Américains pour nous montrer comment administrer un chemin de fer. Et si quelqu'un peut diriger un chemin de fer dans notre pays, c'est certainement nos deux transporteurs principaux. Par contre, je vous prouverai plus loin qu'il n'a pas vraiment l'intention de conserver cette voie.

Dans notre mémoire, en ce qui a trait à l'horaire des trains, tout ce qu'on a fait, c'est de parler aux gens qui assurent le fonctionnement du réseau et de surveiller la circulation des trains.

Il y a deux trains laser qui sont très importants. Tout est mis en œuvre pour que les arrivées et les départs s'effectuent selon l'horaire. Un des trains arrive à Moncton à 7 h et l'autre vers minuit. Ces trains laser sont munis d'éléments sensibles au temps et doivent atteindre un certain point en un certain laps

[Text]

tain amount of time. That is why they are on these trains. After arrival in Moncton these trains are unloaded, placed onto trucks and intermodaled to all places in Nova Scotia, which includes Sydney and Halifax.

The obvious question to me is why, since they are running a railroad, do they not use the railway to haul those cars. They are already on cars. They have to be unloaded eventually anyway. Why not in Sydney or Halifax? Well, the reason is that the next train that heads out to Sydney leaves around noon the following day, at least 12 hours after the laser arrives, so obviously it cannot go on that train. This poor scheduling makes it faster to ship by truck than by rail. It is that simple.

We do not have access to the confidential information the railway does, but in talking to people we have found out that until July of 1991 they shipped piggyback type cars to Sydney and North Sydney which would be off-loaded and delivered to Marine Atlantic for shipment to Newfoundland. That amounted to approximately 160 trailers, which amounts to 160 rail cars. In addition, there were an extra ten trailers weekly bound for the Sydney area that would also have been shipped that way.

The only conclusion that we can reach from this is that CN's interests end at Moncton as far as rail is concerned. The only people whom they are really going to service in Nova Scotia are those so-called captive shippers, the ones that have no alternative to shipping by rail. A private operator is going to be stuck in the same circumstance. He is at CN's mercy at Truro. When they pick up and drop off cars in Truro is when he can have them in and out. He can deliver them in Truro immediately, but if CN does not run a train down there for 12 hours that is when that car is going to get picked up and moved.

So regardless of what they say about this great shortline operation, it is still going to be basically controlled by CN. And they are going to be competing directly with CN trucks. I do not know if CN owns them but it says "CN" on the door of every truck. It is CN trucks to all destinations in Sydney.

I also go into some detail about the same things happening in Halifax and I think it amounts to 40 trailers a day plus an additional 100 a week to Newfoundland. Do not quote me on that. It is in the brief. I do not think that is all that critical other than to indicate that CN's intention is to stop in Moncton. They will intermodal everything out even though they have a rail system in place.

It is important to remember that both Halifax and Sydney have facilities that could handle a small number of piggyback type cars. I do not know whether they could handle everything that is going, but I think the potential is there. Certainly if CN starts performing with some on-time delivery and a connection

[Traduction]

de temps. C'est pour cette raison qu'ils sont installés sur les trains. Arrivés à Moncton, les trains sont déchargés, leur contenu, placé sur des camions et expédié par transport intermodal partout en Nouvelle-Écosse, y compris à Sydney et à Halifax.

Puisqu'ils exploitent un chemin de fer, pourquoi ne pas utiliser ce chemin de fer pour transporter les marchandises? Elles sont déjà dans des conteneurs et les conteneurs doivent être vidés de toute façon. Pourquoi pas à Sydney ou à Halifax? Eh bien, la raison est que le prochain train en direction de Sydney quitte vers midi le jour suivant, au moins 12 heures après l'arrivée du train laser, de sorte qu'on ne peut utiliser ce train. Avec un horaire aussi mal conçu, il est plus facile d'expédier la marchandise par camion que par voie ferrée. C'est aussi simple que cela.

Nous n'avons pas accès aux informations confidentielles des sociétés de chemins de fer, mais en parlant aux gens, nous avons découvert que jusqu'en juillet 1991, on expédiait des wagons ferroutiers vers Sydney et North Sydney, qu'on les déchargeait puis les livraient à la Marine Atlantic pour qu'ils soient expédiés vers Terre-Neuve. Cela signifiait environ 160 remorques, pour un total de 160 wagons. De plus, chaque semaine, il y avait dix remorques additionnelles à destination de la région de Sydney qu'on aurait pu expédier de la même façon.

La seule conclusion que l'on peut tirer de tout cela, c'est que, en ce qui concerne le chemin de fer, les intérêts du CN se limitent à Moncton. Les seuls clients de la Nouvelle-Écosse qui seront vraiment desservis, ce sont ceux qu'on appelle les expéditeurs captifs, ceux qui n'ont aucune autre solution que le transport ferroviaire. Un entrepreneur privé se retrouve coincé dans de telles circonstances. Il est à la merci du CN à Truro. C'est seulement quand le CN prend livraison des conteneurs et les dépose à Truro que l'entrepreneur peut profiter du service. Sa marchandise peut être livrée à Truro immédiatement, mais si le CN n'envoie un train à cet endroit que 12 heures plus tard, il n'a pas le choix et doit attendre pour que sa marchandise soit expédiée.

Peu importe ce qu'on affirme au sujet de ce grand projet de chemins de fer secondaires, ce sera encore contrôlé par le CN. Ils seront en compétition directe avec les camions du CN. Je ne sais pas si le CN en est le propriétaire, mais tous les camions portent le logo du CN. Ce sont des camions du CN pour toutes les destinations à partir de Sydney.

Je fournis aussi quelques informations sur des choses semblables à Halifax; je crois qu'il y a environ 40 remorques par jour et une centaine de remorques par semaine à destination de Terre-Neuve. Ne me citez pas pour les chiffres. Ils se trouvent dans le mémoire. Je ne crois pas que ce soit à ce point critique, sauf qu'ils font ressortir que le CN semble vouloir s'arrêter à Moncton. Tout sera acheminé par transport intermodal, même s'il y a un réseau de chemins de fer en place.

Il est important de se rappeler que Halifax et Sydney possèdent les infrastructures nécessaires pour s'occuper d'un petit nombre de wagons ferroutiers. Je ne sais pas s'ils sont en mesure de s'occuper de tout, mais je crois qu'il y a suffisamment de potentiel. De toute évidence, si le CN s'acquitte à

[Text]

to the laser service, they can, beyond question, compete head to head with trucking. And there would be a spinoff of work in the final destinations of Sydney and Halifax.

After we got involved with this procedure we decided to find out as much as we could about the status of lines, et cetera. We wrote away for an information brief on the Truro to Sydney line in order to establish some information for ourselves. However, to get an offering memorandum we had to agree to confidentiality. The \$500 did not deter us but the confidentiality agreement did, because we knew that if we had the information we could not keep from sharing it with people. So we elected not to apply for that offering memorandum.

However, as I say in the brief, secrecy breeds suspicion. What is going on with this sale? I do not know. CN knows, and they have kept it out of the public debate very well. I saw it at the Central Western Railway hearing. Confidentiality is so important to them. People will know how many cars they are shipping. They will know how much money they are getting off that track. On page 3 there is information on tons and revenue. That was released without any request for confidentiality or it would not be in the brief. It is a year old. It shows the number of tonnes off that trackage as well as revenue.

Confidentiality arguments are being used not to stop the competition from finding out what they are doing but, quite frankly to stop the public from finding out what they are doing. This issue of confidentiality is absurd when dealing with a Crown corporation.

As well, what competitor is going to steal something from them as a result of releasing this information? They have the whole thing tied up. They have rail to Sydney and trucking to Sydney. Who is going to compete against that? They have the laser service into Moncton. They are going to dump that stuff off trucks and run it to Sydney. Who is going to compete? The shortline operator is not going to compete with that either.

These confidentiality provisions have kept debate out of the public and, quite frankly, it has kept it out of the House of Commons and the Senate. I do not think that the proper debate on this sale can be held until we know what is going on with it.

As you may know, we ran a very heavy media campaign when this first came out. We got quite a response from people. I am not going to go into it too much but you will find in Appendix 3 a sampling of the letters we received from concerned citizens. As well, we talked to all of the municipal councils that were served by this line. All of them supported a resolution in one form or another opposing the sale of the line and saying that it must be maintained in CN's hands and it must be maintained in operation. There was overwhelming, indeed almost unanimous, support in opposition to the sale of this line.

[Traduction]

temps de la livraison et des correspondances avec le train laser, il peut hors de tout doute rivaliser avec l'industrie du camionnage. Il y aurait alors amplement de travail aux destinations finales, Sydney et Halifax.

Une fois associés à ce processus, nous avons décidé de trouver le plus d'informations possible concernant l'état des voies ferrées, etc. Pour obtenir plus de renseignements, nous avons écrit aux autorités au sujet de la voie Truro-Sydney pour constituer une sorte de banque d'informations. Par contre, pour obtenir une circulaire d'offres, nous avons dû accepter de garder ces informations confidentielles. Le paiement de 500 \$ ne nous a pas rebutés, mais nous n'avons pas apprécié la demande de confidentialité parce que nous savions fort bien qu'une fois en possession de ces informations, il nous était impossible de ne pas les diffuser. Nous avons donc choisi de ne pas demander cette circulaire d'offres.

Comme je le mentionne cependant dans le mémoire, le secret engendre la suspicion. Que se passe-t-il avec cette vente? Je ne le sais pas. Le CN le sait et il a pris soin de garder le tout loin du débat public. J'ai pu constater cela aux audiences de la Central Western Railway. Pour eux, la confidentialité est primordiale. Le public saura quelle est la quantité de marchandises expédiées. Il saura combien d'argent provient des voies ferrées. À la page 3, il y a des informations sur le tonnage et les revenus. Ces informations ont été diffusées sans qu'il y ait demande de confidentialité, ou elles ne seraient pas contenues dans le mémoire. Elles datent d'un an. Elles donnent des informations quant au tonnage et aux revenus du réseau ferroviaire.

Les arguments de confidentialité sont utilisés non pas pour empêcher les concurrents de savoir ce qui se passe, mais plutôt pour que le public ne soit pas au courant de ce qu'ils font. Cette question de confidentialité est ridicule quand il s'agit d'une société d'État.

De la même façon, quel concurrent aurait intérêt à leur voler quelque chose après avoir obtenu de telles informations? Tout le processus est secret. Ils contrôlent le réseau ferroviaire et les camionneurs vers Sydney. Qui peut rivaliser avec cela? Ils ont le service de train laser vers Moncton. La marchandise est placée sur des camions et acheminée vers Sydney. Qui sera le concurrent? L'exploitant d'une voie secondaire ne sera pas non plus sur les rangs dans ce domaine.

Ces critères de confidentialité ont gardé le débat hors du domaine public et même hors de la Chambre des communes et du Sénat. Je ne crois pas que l'on puisse tenir un débat approprié au sujet de cette vente tant que l'on ne saura pas ce qui se passe vraiment.

Comme vous le savez, nous avons organisé une vaste campagne médiatique lorsque nous avons été mis au courant de cette affaire. Les gens se sont manifestés en grand nombre. Je ne voudrais pas m'attarder sur le sujet, mais vous trouverez à l'annexe III quelques-unes des lettres que nous avons reçues de citoyens préoccupés par la situation. Nous avons également parlé avec les membres des conseils des municipalités desservies par cette voie ferroviaire. Tous étaient en faveur d'une résolution, quelle qu'elle soit, qui s'opposerait à la vente de la voie et qui stipulerait que la voie doit demeurer sous l'administration du CN et que le service doit être maintenu. L'opposi-

[Text]

I would like to refer directly to my brief if I may for a moment. It almost goes without saying that those Canadians who are served by the line must be recognized as having the right and entitlement to the same reliable rail service that is currently provided to Toronto, Montreal and other Canadian cities served by the CNR. After all, CN is a crown corporation owned by the people of Canada and all Canadians must be permitted to share in all that Canada has to offer.

The Senate has basically agreed that the track is in very good condition for what it is being used for. I will skip over the basic status of the rail line and come to the present scrap value of the track structure.

We contacted numerous brokers of used railway material and established some prices for 100-pound rails and ties. As you can see, if you include only the basic rail, the 220 miles of rail included in this sale, you will come to a scrap value of over \$13.5 million. That does not include any of what I have described in railway terminology as jewellery, switches, turnouts, switch stands, points or frogs. Even used switch material is very, very dear, as are rails, as you can see. Consulting with various people we established the net worth of the ties. As the going rate for used ties is about \$6, we used \$5 dollars to be fair. It comes to about \$3.5 million dollars.

You can see just from rails and ties that we are talking almost \$18 million. If you include everything that we could establish prices for—we had to guesstimate a few things because we had to use some U.S. prices as it was hard to find out the prices in Canadian funds—the scrap value of the trackage alone is well in excess of \$25 million. That is what we have ascertained. We have used some guesstimates in there, but I should like to point out that, while you may consider that an unrealistic figure, on page 22 of the brief a used tie spike has a value of one cent as scrap. A new tie spike in construction has a value of 47 cents each. It is the same with rails. We could not get a price on new rails, but I would submit that they are worth far more than the scrap value. The other thing was a tie plate, which fits under the rail and is spiked down to hold the rail in place and puts the rail at a 17 degree angle. The scrap value is 16 cents each. To buy a new one the cost is \$3.10. You can see that there would be a market for this scrap material for railways. In fact, the two major carriers in Canada would be very interested in it.

I will not touch too much on the value of the land; somebody else pegged it down far better than we did. Certainly it is critical to what the selling price of this line is. If they sell it for the scrap value of the rail, which is \$30 million or \$25 million give or take, they are getting the land for nothing.

[Traduction]

tion à la vente a atteint des proportions incroyables et est presque unanime.

Si vous me le permettez, j'aimerais me référer directement à mon mémoire pour un instant. Il va sans dire que les droits des Canadiens qui sont desservis par cette voie doivent être reconnus au même titre que les droits des gens de Toronto, de Montréal et d'autres villes canadiennes desservies par le CN. Après tout, le CN est une société d'État dont les propriétaires sont les Canadiens, et tous les Canadiens doivent pouvoir profiter de ce que le Canada a à leur offrir.

Le Sénat était d'accord pour dire que la voie est en très bon état pour l'usage qu'on en fait. Je vais passer outre l'état actuel du chemin de fer pour en venir à la valeur de rebut de la structure en tant que telle.

Nous avons communiqué avec de nombreux courtiers en matériel ferroviaire usagé et nous avons établi quelques-uns des prix pour 100 livres de rails et de dormants. Vous pouvez voir que si on s'en tient uniquement aux rails, les 220 milles de rails qui font l'objet de cette vente, vous obtenez une valeur de rebut de 13,5 millions de dollars. Cela n'inclut pas tout ce que j'ai déjà décrit dans la terminologie ferroviaire: garnitures, appareils de voies, voies déviées, appareils de manœuvre d'aiguillage, raccordements et cœurs de croisement. Même le matériel d'aiguillage vaut excessivement cher, tout comme les rails. En consultant différentes personnes, nous avons établi la valeur nette des dormants. Le taux en vigueur pour les dormants usagés étant de 6 \$, nous avons calculé environ 5 \$ par dormant. Nous arrivons à un total de 3,5 millions de dollars.

Vous pouvez constater qu'à eux seuls, les rails et les dormants représentent presque 18 millions de dollars. Si nous incluons tout ce dont nous pouvons fixer le prix—nous avons dû évaluer approximativement certaines choses parce que la difficulté de trouver des prix en devises canadiennes nous a obligés à utiliser certains prix américains—la valeur au rebut des éléments de la voie ferrée seulement excède largement 25 millions de dollars. C'est le chiffre que nous avons établi. Nous avons utilisé certaines données approximatives dans ce calcul; toutefois, j'aimerais souligner que, même si vous pouvez considérer ce chiffre irréaliste, on mentionne, à la page 22 du mémoire, qu'un crampon usagé a une valeur au rebut de un cent. Un nouveau crampon vaut 47 cents l'unité. C'est la même chose pour les rails. Nous n'avons pas pu obtenir de prix pour les nouveaux rails, mais j'avancerais qu'ils valent beaucoup plus que la valeur au rebut. L'autre pièce était une selle de rail, qui est fixée sous le rail et qui l'incline à un angle de 17 degrés. La valeur au rebut est de 16 cents l'unité. Une selle de rail neuve coûte 3,10 \$. Vous pouvez constater qu'il y aurait un marché pour ces pièces usagées dans le secteur des chemins de fer. En fait, les deux plus grands transporteurs du Canada y seraient très intéressés.

Je n'aborderai pas trop la question de la valeur du terrain; quelqu'un d'autre l'a cernée beaucoup mieux que nous. Elle a certainement une importance cruciale en ce qui concerne le prix de vente de cette voie. S'ils la vendent à un prix équivalent à la valeur au rebut du rail, soit plus ou moins 25 ou 30 millions de dollars, ils obtiennent le terrain pour rien.

[Text]

Concerning the replacement value of the track, I will reveal a source here. We got this material from a major class I carrier in Canada. Average track construction for that type of track would be about half a million dollars a mile if the grade construction is easy and there are very little bridges. However, in this circumstance there are approximately 80 steel bridges on the line, which would sky-rocket that cost astronomically. We are talking a minimum of \$113.25 million for construction of this new railroad.

Of critical importance to the public is the emergency response of the new owner. This line hauls dangerous commodities; there is no question about that. For example, we know that there are 135 cars of liquefied propane gas shipped down that line every year. One of those cars has the potential to level a small town. CN has very stringent monitoring of dangerous commodities shipments. They know where every car is at every minute. The people on the train who are handling that have complete data available to know what to do. They are very well instructed on what to do if there is an accident. It cannot be expected for a shortline operator that will not have the revenues nor the amount of traffic that CN does to monitor shipments and to have the emergency response teams that CN does. But people living along that line have every right to expect that. Quite frankly, I personally would not want to live alongside a shortline railway that is hauling dangerous commodities after a ten-year duration. In my opinion, though—and I think in most experts' opinions; but I do not claim to be an expert on that—the safest way to haul dangerous commodities is by rail. However, only—and this is my point—if that railway bed and railway track is well maintained, safe, and properly regulated.

Next is environmental concerns. Just briefly, when CP sold their line to Central Western Railway there was a stipulation in their sales agreement that CP would not be responsible for any environmental damage found along the right-of-way. In view of what I have just said about the hauling of dangerous commodities, and what was thought of as dangerous commodities 20 years ago, I do not know why that would be included, but we have to question it at this point because it was included in a prior sale.

When we are talking about these things it is important to remember that last November just two miles out of Antigonish there was a derailment of ten cars. Two of them were empty, fortunately. One contained chlorine and one contained caustic soda. They had both just been unloaded. Regardless of what damage that would have caused had they been full, CN would have been in a position to react to that. Further, CN would have been in a position to compensate properly for any dam-

[Traduction]

Pour ce qui est de la valeur de remplacement de la voie ferrée, je vais maintenant révéler une source. Nous avons obtenu cette information d'un important transporteur de première classe du Canada. La construction d'une voie ferrée moyenne de ce type coûterait environ un demi-million de dollars le mille, si la construction est facile et s'il y a très peu de ponts. Cependant, dans le cas qui nous occupe, environ 80 ponts d'acier traversent la voie, ce qui en porterait le coût à une somme astronomique. Nous parlons d'au moins 113,25 millions de dollars pour la construction de ce nouveau chemin de fer.

La réaction du nouveau propriétaire en cas d'urgence a une importance primordiale pour le public. Cette route sert au transport de marchandises dangereuses; cela ne fait aucun doute. Par exemple, nous savons que 135 wagons contenant du propane liquéfié sont transportés sur cette route chaque année. Le contenu d'un seul de ces wagons suffirait à anéantir une petite ville. Le CN effectue une surveillance très stricte des cargaisons de marchandises dangereuses. On sait où se trouve chaque wagon en tout temps. Le personnel roulant chargé de cette surveillance dispose de toutes les données disponibles pour savoir quelles mesures doivent être prises. Il reçoit des directives très précises quant à ce qu'il faut faire en cas d'accident. On ne peut pas s'attendre à ce qu'un exploitant d'une voie secondaire, dont les revenus et l'achalandage ne peuvent se comparer avec ceux du CN, surveille les cargaisons et soit doté d'équipes d'urgence comme celles du CN. Cependant, les gens qui vivent aux abords de cette voie ont parfaitement le droit de s'y attendre. Très franchement, personnellement, je ne voudrais pas vivre le long d'une voie ferrée qui sert au transport de marchandises dangereuses depuis 10 ans. Par contre, à mon avis—et je pense que c'est celui de la plupart des spécialistes; je ne me prétends toutefois pas expert dans ce domaine—le train est le moyen le plus sûr de transporter les marchandises dangereuses. Cependant, seulement—et je tiens à le souligner, si la voie ferrée est bien entretenue, sécuritaire et soumise à des règlements adéquats.

Nous passons maintenant aux préoccupations écologiques. J'aimerais cependant rappeler brièvement que lorsque le CP a vendu sa voie à la *Central Western Railway*, le contrat de ventes comportait une disposition selon laquelle le CP ne serait tenu responsable d'aucun dommage causé par un incident écologique survenu le long de l'emprise du chemin de fer. À la lumière de ce que je viens tout juste de dire au sujet du transport de marchandises dangereuses—et de ce que l'on considèrerait comme des marchandises dangereuses il y a vingt ans—j'ignore pourquoi cela serait inclus; toutefois, nous devons maintenant nous poser la question, étant donné que cette disposition était prévue dans un contrat de vente antérieur.

Lorsque nous parlons de ces choses-là, il est important de se rappeler qu'en novembre dernier dix wagons ont déraillé à deux milles à peine d'Antigonish. Heureusement, deux de ces wagons étaient vides. L'un d'eux avait contenu du chlore et l'autre, de la soude caustique. Ils venaient tout juste d'être déchargés. Outre l'importance des dommages qui auraient pu être causés si les wagons avaient été pleins, le CN aurait été en position de réagir. En outre, le CN aurait été en mesure de fournir une compensation adéquate pour tout dommage causé.

[Text]

ages that might have happened. But if it happens to a shortline operator chances are they will fold up the doors and leave.

As agreed, we will have available next Thursday Professor Dempsey to testify. He is considered to be one of the leading specialists on deregulation and shortline issues in the United States. He will have a lot of information for you on that issue. That is why we basically have not addressed it at all in our brief. Thank you. I am ready for questions.

Senator Graham: Mr. Housch, I am hoping that we can persuade CN to come back at a future date. After we have the testimony it would be interesting for them to respond to some of your testimony.

First, with respect to what are the other so-called shortlines, for example, the Goderich-Exeter line, did your union become involved?

Mr. Housch: Not to the degree that we became involved in this one.

Senator Graham: Why not?

Mr. Housch: I am not sure. It was an issue that did not come to the forefront and in our opinion it kind of went through the back door.

Senator Graham: How many employees do you have in Canada?

Mr. Housch: We have 14,000 members in Canada.

Senator Graham: And in Nova Scotia?

Mr. Housch: On the Truro-Sydney line we have 42 full-time, permanent employees. That will vary depending on the time of year. There will be far more than that in the summer.

Senator Graham: You talked about, was it the Okanagan experience?

Mr. Housch: Yes.

Senator Graham: Have you approached CN with respect to the possibility of duplicating that experience in Nova Scotia?

Mr. Housch: Quite frankly, we were surprised. The announcement for the sale came through the press. We did not know that the line was going to be sold until our members read it in the paper and advised us in Ottawa. At that time we were kind of taken aback, because there it was; we had no idea what was going to happen. A few days after that, senior CN personnel met with the employees on the "sub" and had a discussion and said that they were going to sell the line. Around that time there were also discussions, for example, at the Sydney Board of Trade. At that time the unions were putting us in a straight jacket approach, so we had one of our people approach CN to inquire as to what concessions would be required—not that we would have agreed to concessions because we do not think they are required, but to see if we could open a dialogue. At that time, we asked quite frankly what concessions they wanted in order to keep the line open. The answer basically was, "The next time we are selling some track we will get back to you," and perhaps there would be a contact between two other peo-

[Traduction]

Toutefois, si ce genre de chose arrive à un exploitant de voie secondaire, ce dernier fermera vraisemblablement ses portes et quittera les lieux.

Tel que convenu, jeudi prochain, nous bénéficierons de l'expertise du professeur Dempsey, qui viendra témoigner. On le considère comme un des plus grands spécialistes de la déréglementation et des voies secondaires aux États-Unis. Il vous fournira de nombreux renseignements sur cette question. C'est pourquoi nous ne l'avons pratiquement pas abordée dans notre mémoire. Merci. Je suis prêt à répondre à vos questions.

Le sénateur Graham: Monsieur Housch, j'espère que nous pourrions convaincre le CN de revenir à une date ultérieure. Une fois que nous aurons entendu le témoignage, il serait intéressant d'entendre sa réaction à certaines parties de votre témoignage.

Tout d'abord, pour ce qui est des autres prétendues voies secondaires, par exemple, le tronçon Goderich-Exeter, votre syndicat est-il intervenu?

M. Housch: Pas autant que nous sommes intervenus dans le cas qui nous occupe.

Le sénateur Graham: Pourquoi pas?

M. Housch: Je n'en suis pas sûr. Ce problème n'a pas eu la préséance et, à notre avis, on l'a en quelque sorte écarté en douce.

Le sénateur Graham: Combien d'employés avez-vous au Canada?

M. Housch: Nous avons 14 000 membres au Canada.

Le sénateur Graham: Et en Nouvelle-Écosse?

M. Housch: Sur le tronçon Truro-Sydney, nous avons 42 employés permanents à temps plein. Ce chiffre varie selon la période de l'année. Il y en aura bien plus l'été prochain.

Le sénateur Graham: Vous avez parlé de—était-ce l'expérience d'Okanagan?

M. Housch: Oui.

Le sénateur Graham: Avez-vous abordé le CN au sujet de la possibilité de répéter cette expérience en Nouvelle-Écosse?

M. Housch: Très franchement, nous avons été surpris. L'annonce de la vente s'est faite par l'entremise de la presse. Nous ignorions que la voie allait être vendue jusqu'à ce que nos membres l'apprennent par les journaux et nous en avisent à Ottawa. À ce moment-là, nous avons été en quelque sorte pris par surprise, parce que nous étions devant les faits; nous n'avions aucune idée de ce qui allait arriver. Quelques jours plus tard, la haute direction du CN a rencontré les employés de la subdivision; ils ont discuté et ont affirmé qu'ils allaient vendre la voie. Environ à la même époque, d'autres discussions se tenaient, par exemple, à la Chambre des communes de Sydney. À cette époque, les syndicats nous avaient passé la camisole de force; nous avons donc chargé un de nos représentants de demander au CN quelles concessions seraient exigées—ce n'est pas que nous aurions accepté de faire des concessions parce que nous ne pensons pas qu'elles soient nécessaires; cependant, pour voir si nous pouvions entamer un dialogue. À ce moment-là, nous leur avons demandé très franchement

[Text]

ple. Subsequent to that we were getting press clippings from Nova Scotia. Subsequent to that every article came out where CN was pushing full steam ahead and we did not see any opportunities to stop it. Once they had come out and made the official press release that they were selling the line, they had then committed themselves and could not back off.

Senator Graham: Would you be prepared to re-open the dialogue?

Mr. Housch: Absolutely.

Senator Graham: At what level had you been dealing? You had been dealing in the Atlantic region?

Mr. Housch: Yes.

Senator Graham: You used the phrase when you were speaking verbally—and I do not know if it is in your text—that delays were built in. You used that terminology.

Mr. Housch: Yes I did. I do not think I said that in my text.

Senator Graham: No you did not but you used it, and I think the record will bear me out. You stated that delays were built in. Are you suggesting that those delays were deliberate?

Mr. Housch: What other reason could there possibly be for having a train going to Sydney leaving 12 hours after time sensitive trains arrive in Moncton? What other reason can there be? What other scheduling concerns could there have been? I do not know. I guess CN can answer that—and I am sure that they will have an answer for you—but the question remains: Why would they not just move that train up, even if it is only 50 cars? Right now they are running 50 trucks. You only need four people to run 50 cars down to Halifax or to Sydney.

Senator Graham: You said that there is a crisis in railway management. Is that country-wide in both railways?

Mr. Housch: I hope I said that there was a crisis in railway infrastructure in Canada.

Senator Graham: I accept that. Is that country-wide?

Mr. Housch: Absolutely.

Senator Graham: What does that mean, though?

Mr. Housch: When you consider that almost 7,000 miles of track have been abandoned—give or take the Truro to Sydney line—in ten years in this country and only three years of that under deregulation, there are some very strong concerns as to what will be left of the rail system in this country.

[Traduction]

quelles concessions ils demandaient pour maintenir la voie en exploitation. Ils nous ont essentiellement répondu: «La prochaine fois que nous aurons une voie à vendre, nous communiquerons avec vous», et qu'il y aurait peut-être des communications entre deux autres personnes. Par la suite, nous avons reçu des articles de journaux de la Nouvelle-Écosse. Ensuite, tous les articles révélaient que le CN allait de l'avant à pleins gaz, et nous ne voyions aucune chance d'y mettre un frein. Une fois qu'ils avaient publié le communiqué officiel selon lequel ils vendaient la voie, ils s'étaient engagés et ne pouvaient plus reculer.

Le sénateur Graham: Seriez-vous prêt à reprendre le dialogue?

M. Housch: Absolument.

Le sénateur Graham: À quel niveau vos discussions avaient-elles eu lieu? Vous aviez traité avec les gens de la région de l'Atlantique?

M. Housch: Oui.

Le sénateur Graham: Vous avez utilisé l'expression lorsque vous parliez—et je ne sais pas si elle figure dans votre texte—selon laquelle les retards étaient prévus délibérément: ce sont les termes que vous avez utilisés.

M. Housch: Oui c'est cela. Je ne pense pas avoir dit cela dans mon mémoire.

Le sénateur Graham: Non, mais vous l'avez utilisé; et je crois que le compte rendu confirmera mon affirmation. Vous avez déclaré que les retards étaient prévus. Prétendez-vous que ces retards étaient prévus délibérément?

M. Housch: Quelle autre raison pourrait-il y avoir pour qu'un train en partance pour Sydney quitte 12 heures après l'heure d'arrivée normale des trains à Moncton? Quelle autre raison peut-il y avoir? Quelles autres préoccupations concernant l'établissement des horaires pourrait-il y avoir eu? Je l'ignore. Je crois que le CN peut fournir la réponse—et je suis certain qu'ils auront une réponse pour vous—cependant, la question demeure: pourquoi n'aurait-il pas simplement fait partir le train plus tôt, même s'il ne s'agit que de 50 wagons? Actuellement, ils utilisent 50 camions. Le transport de 50 wagons jusqu'à Halifax ou Sydney n'exige que quatre personnes.

Le sénateur Graham: Vous avez déclaré qu'il y avait une crise dans la gestion des chemins de fer. Cette crise touche-t-elle les deux sociétés ferroviaires à la grandeur du pays?

M. Housch: J'espère avoir dit qu'il y avait une crise dans l'infrastructure ferroviaire au Canada.

Le sénateur Graham: J'accepte cela. S'étend-elle à tout le pays?

M. Housch: Absolument.

Le sénateur Graham: Par contre, qu'est-ce que cela signifie?

M. Housch: Lorsqu'on considère que presque 7 000 milles de voies ferrées ont été abandonnées—mise à part peut-être la voie de Truro à Sydney—depuis dix ans dans notre pays, et depuis seulement trois ans de déréglementation, il y a lieu

[Text]

Senator Graham: You also repeated yourself in different ways and you asked, "What is going on?" What did you mean by that, particularly with respect to Truro-Sydney? I do not want to put words in your mouth, but you talked about secrecy. You used the term "secrecy;" you used the word "confidentiality". You said that you could get the information but you did not want to have it because you would want to make it public. Do you think this is a test case, Truro-Sydney, in another part of the country with respect to "shortlines", the new terminology.

Mr. Housch: You are asking me if I think this is a test case?

Senator Graham: Yes.

Mr. Housch: I think it is a case to test the water; yes I do. I think that it has been planned for some time. It kind of upsets me that it was been planned for such a long time with no approach to anyone concerning what we could do to problem solve within the company, which is a very viable alternative.

Senator Graham: I think the total value is in excess of \$25 million according to your figures using the line itself, the steel rails and the jewellery.

Mr. Housch: Yes.

Senator Graham: But you did not get to the real estate, did you?

Mr. Housch: No I did not.

Senator Graham: You talked about the potential.

Mr. Housch: We talked about what the general value of land would be in Nova Scotia. We got that from the property assessor in Sydney just to get a ballpark figure of what land is worth in that area of the country. To get a land appraisal was far beyond our means.

Senator Graham: Yes, I understand that. But on page 24 you talked about land appraisals. Lots adjacent to the line are valued at anywhere from \$100,000 to \$300,000 in Sydney and other urban areas. We all know what those areas would be—at least those of us from Nova Scotia do. What size of lot are you talking about? When you talk about \$100,000 to \$300,000 are you talking about building lots or private dealings or industrial development lots?

Mr. Housch: I believe it was a one-acre lot.

Senator Graham: And are you talking about industrial development or a building lot?

Mr. Housch: Obviously it would have been industrial land; prime real estate, actually.

[Traduction]

d'éprouver de très grandes inquiétudes au sujet de ce qui restera du réseau ferroviaire dans notre pays.

Le sénateur Graham: Vous vous êtes également répété de diverses façons, et vous avez demandé: «Que se passe-t-il?» Que vouliez-vous dire par là, particulièrement en ce qui concerne Truro-Sydney. Je ne veux pas vous mettre les mots dans la bouche; toutefois, vous avez parlé d'informations secrètes. Vous avez employé le terme «secret»; vous avez utilisé le mot «confidentialité». Vous avez déclaré que vous auriez pu obtenir tous les renseignements, mais que vous ne les vouliez pas parce que vous auriez voulu les rendre publics. Croyez-vous que le cas de Truro-Sydney soit une mise à l'essai, dans une autre partie du pays en ce qui concerne les «voies secondaires», selon la nouvelle terminologie.

Mr. Housch: Me demandez-vous si je crois qu'il s'agit d'une étude pilote?

Le sénateur Graham: Oui.

Mr. Housch: Je crois qu'effectivement ce cas sert à sonder le terrain. Je crois que c'est prévu depuis quelque temps. Je suis quelque peu contrarié du fait qu'on ait prévu depuis si longtemps sans en parler à personne ce que nous pourrions faire pour régler les problèmes au sein de la société, ce qui est une solution très viable.

Le sénateur Graham: Je crois que la valeur totale excède 25 millions de dollars, selon les chiffres que vous avez mentionnés pour la voie proprement dite, les rails d'acier et les garnitures.

Mr. Housch: Oui.

Le sénateur Graham: Mais vous n'avez pas tenu compte du terrain, n'est-ce pas?

Mr. Housch: Non, je n'en ai pas tenu compte.

Le sénateur Graham: Vous avez parlé des possibilités.

Mr. Housch: Nous avons parlé de ce que serait la valeur générale du terrain en Nouvelle-Écosse. Nous avons à cette fin consulté un évaluateur immobilier de Sydney simplement pour obtenir une valeur approximative du terrain dans cette région du pays. Nos moyens ne nous permettaient absolument pas de faire évaluer le terrain.

Le sénateur Graham: Oui, je comprends cela. Cependant, on note à la page 24 que vous avez parlé d'évaluations de terrain. D'après l'évaluation, les lots adjacents à la voie vaudraient de 100 000 à 300 000 \$ à Sydney et dans d'autres régions urbaines. Nous connaissons ces régions—du moins ceux d'entre nous qui viennent de la Nouvelle-Écosse. Quelle est la superficie des terrains dont vous parlez? Lorsque vous parlez d'une valeur de 100 000 \$ à 300 000 \$, parlez-vous de lots affectés à la construction, de terrains privés ou de lots affectés à des lotissements industriels?

Mr. Housch: Je crois qu'il s'agissait d'un lot d'une superficie d'un acre.

Le sénateur Graham: Parlez-vous d'un lot prévu pour un lotissement industriel ou pour la construction?

Mr. Housch: Manifestement, il se serait agi d'un terrain industriel; des propriétés de grande valeur, à vrai dire.

[Text]

Senator Graham: And the \$20,000 to \$40,000 for frontage on the Bras d'or Lakes would be \$20,000 to \$40,000.

Senator Stewart: Senator Graham anticipated one of my questions. I was going to ask if any approach had been made in the case of the Truro-Sydney line comparable to that involved in the Okanagan-Lumley line. The answer we have had is that there was no such approach.

Mr. Housch: No. We found out about it when we read it in the papers.

Senator Stewart: Again and again the question of what I will call the union regime has come up. You quote Mr. Blackwell as having said in Sydney that the Sydney-Truro line could be viable if its new operators could shed the straight jacket imposed by unions, an option CN does not have.

One of the things that we were told this morning was that a private operator running a shortline from Truro to Sydney would have far more flexibility—indeed the employees would have far more flexibility; for example, engineers could do things other than acting as train drivers.

In all honesty is there that kind of rigidity? We hear about that kind of rigidity in television production. There has to be someone belonging to a certain union who screws in this particular lightbulb and no one else may touch it, and so on. Is there that kind of division of labour that is imposed or is required in order to operate a good union system?

Mr. Housch: To a point. However, it is important to remember here that the railways negotiated these agreements with us knowing that they were going to run a railway. For example, I was a heavy duty mechanic working in Edmonton for the Canadian National Railway company. My position as an operator-maintainer required me to operate a machine, to do any welding on a set of five machines; to do any mechanical repairs on a set of five machines; to troubleshoot any electrical problems on any of those five machine; and—I don't know that you will understand this—to establish a procedure for lifting and levelling track. They can always paint the bad picture but they have to be honest and look at both sides of the coin. We have been very flexible. The Okanagan "sub" goes to show that the lines are not too rigid. If you look at the Okanagan sub-proposal from a year ago, 95 percent of the problems that they found were directly related to the way they were managing the operation of the line. It is fine to say, It is all the union's fault and they are tying our hands," but let us hear some more of that.

Senator Stewart: Talking from the viewpoint of a member of Parliament, it is fair to say that we are constantly griping about bureaucracy. Perhaps we are unfair, because when you get a large and complicated operation you have to have a pre-

[Traduction]

Le sénateur Graham: Et la valeur de 20 000 \$ à 40 000 \$ pour les terrains donnant sur les lacs Bras d'or—serait évaluée de 20 000 \$ à 40 000 \$.

Le sénateur Stewart: Le sénateur Graham a devancé une de mes questions. J'allais demander si on avait fait une approche comparable à celle qui avait été faite dans le cas de la voie Okanagan-Lumley dans le cas de la voie Truro-Sydney. On nous a répondu qu'aucune approche de ce genre n'avait été faite.

M. Housch: Non. Nous l'avons appris par les journaux.

Le sénateur Stewart: À maintes et maintes reprises, la question de ce que j'appelle le régime des syndicats a été soulevée. Vous prétendez que M. Blackwell aurait affirmé à Sydney que la voie Sydney-Truro pourrait être viable si ses nouveaux exploitants pouvaient se débarrasser de la camisole de force que les syndicats leur avaient passée, option qui ne s'offre pas au CN.

Ce matin, nous avons appris, entre autres, qu'un exploitant privé qui administrerait une voie secondaire entre Truro et Sydney aurait beaucoup plus de souplesse—les employés auraient effectivement beaucoup plus de souplesse, par exemple, les mécaniciens ne seraient pas limités au rôle de conducteurs de train.

En toute honnêteté, y a-t-il une sorte de rigidité? Nous entendons parler de ce genre de rigidité en ce qui concerne la production télévisuelle. Seul un membre de syndicat particulier est autorisé à fixer un certain type de pochettes, et personne d'autre ne peut y toucher, etc. Cette division du travail est-elle imposée ou nécessaire au fonctionnement d'un bon régime syndical?

M. Housch: Jusqu'à un certain point. Cependant, il est important de se rappeler que les sociétés ferroviaires ont négocié ces conventions avec nous en sachant qu'elles allaient exploiter un chemin de fer. Par exemple, j'étais mécanicien de machinerie lourde à Edmonton pour le CN. À titre de préposé au fonctionnement et à l'entretien, j'étais chargé de faire fonctionner une machine et d'effectuer tout soudage nécessaire sur un jeu de cinq machines; je devais apporter toute réparation mécanique à un jeu de cinq machines, d'agir à titre d'expert lorsqu'un problème électrique quelconque survenait sur l'une ou l'autre de ces cinq machines, et—j'ignore si vous comprendrez ceci—d'établir une procédure pour les rails de levée et de nivellement. Ils peuvent toujours nous salir, mais ils doivent être honnêtes et regarder les deux côtés de la médaille. Nous avons fait preuve d'une grande souplesse. Le cas d'Okanagan fournit la preuve que les voies ne sont pas trop rigides. Si on prend l'exemple de la proposition d'Okanagan de l'an dernier, 95 p. 100 des problèmes relevés étaient directement reliés à la façon dont ils géraient le fonctionnement de la voie. Il est bien de dire que tout est de la faute du syndicat et qu'ils nous forcent la main; toutefois, nous devrions en entendre un peu plus à ce sujet.

Le sénateur Stewart: Si je me place du point de vue d'un parlementaire, il est juste d'affirmer que nous protestons constamment contre les bureaucraties. Nous sommes peut-être injustes, parce qu'il faut prévoir une division du travail dans

[Text]

scribed division of labour. One gets the impression from some of the evidence that we are dealing here with a union bureaucracy, a bureaucratic structure. You have a bureaucratic structure. These people can do this and these other people cannot do that. On the company side, too, there is a bureaucratic structure. So we have these two bureaucratic scorpions confronting each other, and the public suffers. I do not expect you to plead guilty as far as your union is concerned, but do you think that the CNR, in your experience, by the nature of its structure, is perhaps so bureaucratic that it finds it difficult to focus upon the problems of a relatively small line of railway such as Truro-Sydney, and consequently throws up its hands.

Mr. Housch: I think that would be a fair assumption. Everybody suffers because of a decision like that. If nothing else, with the Okanagan "sub"—and I really have to praise CNR for the endeavour on the Okanagan "sub", they stepped to the front and said, "There is an alternative; let's discuss it and come to a solution." It has happened. I think personally the Okanagan sub will be a success story. What bothers us the most is that on the one hand they are doing that there are virtually no exceptions involved, and on the other hand they are selling lines out from under our feet. The two do not make sense.

Senator Stewart: Let me put this line of argument: If you go over the testimony we heard this morning you will discover that for some years, for various reasons, CN has been withdrawing its tentacles from Atlantic Canada. Take Prince Edward Island for example. I remember 25 years ago when there was talk of a fixed link to Prince Edward Island. CN wanted out notwithstanding that the route was marginally profitable. In an increasingly difficult economic environment blood draws to the centre of the body. They withdrew also from Newfoundland. We heard this morning that their shippers like to go through Halifax particularly for automobiles and also for other traffic. One gets the impression that the line from Truro to Sydney for a long time has been regarded as a peripheral tentacle that sooner or later in an appropriate political environment would be given up or separated and given over to someone who, because of the nature of their focus and competence, could deal with it more efficiently than this huge company. If that is the scenario it may be very difficult for the CN people at Moncton to turn it around. It may be a process that has been going on for some years. It may well be that it is unfair to ask them at this point, so many things having happened, to turn it around and do what they did in the Okanagan subdivision.

Mr Housch: That is a valid statement. But it seems to me that if you are planning to sell a piece of track like that you would first look to see if you could make any money with it. It is marginally profitable right now and I would submit that if they worked at it it could be quite profitable. You are right to a point, that it is very difficult for them to change and go in another direction, mainly because of the commitments they

[Traduction]

une entreprise vaste et complexe. Certains des renseignements dont nous disposons nous portent à croire que nous avons, d'une part, une bureaucratie syndicale, une structure bureaucratique; je ne parle pas de mandarin. Vous avez une structure bureaucratique. Certaines personnes peuvent faire ceci, et certaines autres ne peuvent faire cela. Du côté de l'entreprise, on constate également une structure bureaucratique. Nous avons ces deux scorpions de la bureaucratie qui s'affrontent, et le public en souffre. Je ne m'attends pas à ce que vous plaidez coupable pour ce qui est du syndicat; toutefois, croyez-vous que le CN, d'après votre expérience, soit peut-être, sûrement pas à cause de malveillance de la part de certaines personnes, mais plutôt à cause de la nature de la structure, une entreprise tellement bureaucratisée qu'elle a de la difficulté à s'attacher aux problèmes d'un tronçon relativement court comme celui qui relie Truro et Sydney et qu'elle baisse donc les bras.

M. Housch: Je crois que cela serait une hypothèse juste. Tout le monde souffre d'une décision comme celle-là. Si on ne peut en retirer autre chose, la subdivision d'Okanagan—et je dois réellement féliciter le CN de l'initiative de la subdivision d'Okanagan; ils ont pris la parole et déclaré: «Il existe une autre solution; nous devrions en discuter et convenir d'une solution.» Cela s'est concrétisé. Je crois personnellement que la subdivision d'Okanagan sera une réussite. Ce qui nous ennuie le plus, c'est que, d'une part, ils font cela; il n'y a pratiquement aucune conception, et d'autre part, ils vendent des tronçons dans notre dos. Ces deux manières d'agir ne sont pas logiques.

Le sénateur Stewart: Permettez-moi de faire un commentaire: si on étudie le témoignage que nous avons entendu ce matin, on s'aperçoit que depuis quelques années, pour diverses raisons, le CN se retire de la région Atlantique du Canada. Prenons par exemple, l'Île-du-Prince-Édouard. Je me rappelle qu'il y a 25 ans on parlait d'établir une liaison avec l'Île-du-Prince-Édouard. Mis à part le fait que la route était moyennement rentable, le CN voulait se retirer. Dans un contexte économique de plus en plus difficile, le sang était tiré vers le milieu du corps. Ils se sont retirés de Terre-Neuve. Nous avons entendu ce matin que leurs expéditeurs aiment passer par Halifax, particulièrement en ce qui concerne les automobiles et une autre forme de circulation. On a l'impression que depuis longtemps on considère le tronçon Truro-Sydney comme une voie périphérique, qui, tôt ou tard, dans un contexte approprié, serait abandonnée ou coupée et remise à une personne qui, en raison de son orientation et de ses compétences, pourrait s'en occuper plus efficacement que cette énorme entreprise. Si c'est le scénario, les gens du CN à Moncton pourraient avoir beaucoup de difficultés à le modifier. C'est la même histoire depuis quelques années. Il se pourrait bien qu'il soit injuste de notre part de leur demander maintenant—tellement de choses se sont produites—de le modifier et de faire comme ils ont fait dans la subdivision d'Okanagan.

M. Housch: C'est une affirmation valable. Toutefois, il me semble que lorsqu'on prévoit vendre un bout de voie ferrée comme celui-là on évalue d'abord les possibilités d'en retirer des profits. Pour l'instant, il est moyennement rentable; j'ai l'impression que s'ils y mettaient l'effort il pourrait être très rentable. Vous avez raison jusqu'à un certain point lorsque vous dites qu'ils ont beaucoup de difficulté à changer et à

[Text]

have made publicly on the sale. If they were to keep it they conceivably could run off the laser train to Sydney X number of cars. If they sell it, that will never happen because the laser train stops in Moncton. When the laser train stops in Moncton those things are off-loaded and shipped by truck.

Senator Stewart: It stops in Moncton even for traffic destined for Halifax.

Mr. Housch: That's right.

Senator Stewart: There must be some consideration favouring stopping in Moncton which applies generally and not specifically to Sydney.

Mr. Housch: You are probably correct but it would seem to me that if you have a railway running down there and you have rail cars arriving in Moncton you would run them down there by rail.

Senator Stewart: For example to Halifax.

Mr. Housch: Yes.

Senator Stewart: There is a question there to which we need an answer from CN, why they do not run the laser line right into Halifax, setting aside Sydney for the moment. You are experts on the way.

Mr. Housch: I will accept that.

The Chairman: Could I ask a supplementary? I get the clear impression that CN would be the first to acknowledge that they cannot run a railway like that.

Mr. Housch: I can understand that. If you look at the brief regarding the Okanagan "sub" it is quite apparent that they feel they can do as well or better than a shortline operator. They want to keep their corporate influence in the region.

The Chairman: Then maybe there is something in Senator Stewart's argument that they like the west better than the east. Whatever it is there does not seem to be a correctable ability to run a boutique operation, a customer oriented operation.

Mr. Housch: In all fairness I believe the difference is in the dynamics of the individuals in charge of the various regions. Like any other corporate structure some have very innovative and good ideas and know how to convince people that this is the proper way to go and how to implement changes. Other regions say, "Let us do like they are doing in the U.S. and sell off lines." Somebody else will take the approach, "Let us stop shipping down there and apply for abandonment in a year." They all have a different approach.

Senator Atkins: How many unions are involved in the running of that railroad?

Mr. Housch: I believe there are three.

Senator Stewart: Namely?

[Traduction]

s'engager dans une autre direction, surtout à cause des engagements publics qu'ils ont pris au sujet de la vente. S'ils décidaient de le garder, ils pourraient éliminer un certain nombre de wagons du train laser qui se rend à Sydney. S'ils le vendent, cela ne se produira jamais parce que le train laser arrête à Moncton. Lorsque le train laser arrête à Moncton, ces choses sont déchargées et expédiées par camion.

Le sénateur Stewart: Il arrête à Moncton, même pour les cargaisons dirigées vers Halifax.

M. Housch: C'est exact.

Le sénateur Stewart: Certains considérations doivent favoriser l'arrêt à Moncton, qui s'effectue généralement, mais ne s'applique pas expressément à la liaison avec Sydney.

M. Housch: Vous avez probablement raison; cependant, je serais porté à croire que si un chemin de fer se rend là-bas et que des wagons arrivent à Moncton vous expédieriez ces wagons par chemin de fer.

Le sénateur Stewart: Par exemple, à Halifax.

M. Housch: Oui.

Le sénateur Stewart: Voilà une question à laquelle le CN doit répondre: pourquoi ne prolonge-t-il pas la voie du train laser jusqu'à Halifax et ne laisse-t-il pas Sydney de côté pour le moment. Vous êtes les spécialistes en la matière.

M. Housch: J'en conviens.

Le président: Pourrais-je demander un renseignement supplémentaire? J'ai la nette impression que le CN serait le premier à reconnaître qu'il ne peut exploiter un chemin de fer de cette façon.

M. Housch: Je peux comprendre cela. Si on étudie le mémoire concernant la subdivision d'Okanagan, il est très évident qu'ils jugent pouvoir s'en sortir aussi bien sinon mieux qu'un exploitant de voie secondaire. Ils veulent conserver leur influence dans la région.

Le président: Alors, il y a peut-être du vrai dans l'affirmation du sénateur Stewart, selon laquelle ils préfèrent l'ouest à l'est. Quoi qu'il en soit, on ne semble pas avoir la capacité d'administrer une entreprise de service, une entreprise axée sur le client.

M. Housch: Pour être tout à fait juste, je crois que la différence se trouve dans la dynamique des responsables des diverses régions. C'est comme les autres structures d'entreprise, dont certaines font preuve d'une grande créativité dans leurs idées et leur savoir-faire, ce qui leur permet de convaincre les gens qu'elles ont trouvé la bonne façon de procéder et d'appliquer les changements. Dans d'autres régions, on affirme: «Faisons comme on fait aux États-Unis et vendons des tronçons.» D'autres adopteront une nouvelle approche, c'est-à-dire qu'ils cessent l'expédition vers une destination donnée et présentent une demande d'abandon un an plus tard. Chacun a une approche différente.

Le sénateur Atkins: Combien de syndicats participent à la gestion de ce chemin de fer?

M. Housch: Je crois qu'il y en a trois.

Le sénateur Stewart: Qui sont, en l'occurrence?

[Text]

Mr. Housch: The United Transportation Union, the Brotherhood of Maintenance of Way Employees and the Brotherhood of Locomotive Engineers.

Senator Stewart: Let us go back to the area in which you are a real expert, namely the maintenance of way. I remember hearing that the railway between Antigonish and New Glasgow was one of the most difficult pieces of way in Canada, not that there are great mountains but there is rough terrain and many curves and grades. Is there any validity in that?

Mr. Housch: Likely there is. I don't know for sure, but with the newer ribbon rail, the quarter mile pieces of rail and the better grades of ballast things are different. Today, generally speaking, track structure is superior to what it was 15 or 20 years ago. Generation old rail is 115 pound steel. The newer stuff is 132 or 136 pounds, which is the weight of three feet of steel. After saying that we have to remember that in western Canada 85 pound rail, which is three or four generations old and built in 1920, is still in common use through out branch lines and main line branch lines.

Senator Stewart: I was not focusing so much on the weight of the rail. I was talking about the nature of the terrain. Could it be, and again you are the experts, that it is difficult to integrate the special running circumstances of that line of railway into a harmonious national system? At what speeds can you run a train in that area?

Mr. Housch: In the Hopewell subdivision between 30 and 40 miles an hour, generally speaking.

Senator Stewart: How fast would they operate say from Moncton to Truro?

Mr. Housch: It depends on the area about which you are speaking, but it looks like between 45 and 60. There are some slow orders at crossings, et cetera.

Senator Stewart: Is there a difference then?

Mr. Housch: Probably that subdivision has an upgraded rail.

Senator Stewart: You mean Moncton to Truro?

Mr. Housch: Yes.

Senator Stewart: The conclusion you seem to be suggesting is that you can operate a freight train faster there than from Truro to, let us say, Havre Boucher.

Mr. Housch: Yes.

Senator Stewart: I am trying to discover the real reason why CN wants out. We have been told that much of their traffic wants to go through Halifax. We have heard talk about union structure, but union structure operates elsewhere. There must be some particular reason or constellation of reasons why they want out of this particular line.

[Traduction]

M. Housch: Les Travailleurs unis des transports, la Fraternité des préposés à l'entretien des voies et la Fraternité des ingénieurs de locomotive.

Le sénateur Stewart: Revenons au domaine dont vous êtes un vrai spécialiste, notamment l'entretien des voies. Je me rappelle avoir entendu que le chemin de fer qui relie Antigonish et New Glasgow était l'un des trajets les plus difficiles au Canada; ce n'est pas qu'il longe de très hautes montagnes, mais plutôt parce que le relief est très escarpé et qu'il comporte de nombreuses courbes et bosses. Y a-t-il une certaine vérité à cette affirmation?

M. Housch: Il y en a vraisemblablement. Je ne suis pas certain, mais avec les nouveaux rails en ruban, les bouts de rail d'un quart de mille et les meilleures catégories de ballast la situation change. Aujourd'hui, de façon générale, la structure de la voie est supérieure à ce qu'elle était il y a 15 ou 20 ans. Les rails de la vieille génération sont faits d'acier à 115 livres. Les nouveaux rails sont faits d'acier de 132 à 136 livres, ce qui équivaut au poids de trois pieds d'acier. Maintenant que nous avons précisé ce point, nous devons nous rappeler que dans l'ouest du Canada, on utilise encore couramment des rails de 85 livres, qui datent de trois ou quatre générations et ont été fabriqués en 1920, sur les voies secondaires pour relier la voie principale aux voies secondaires.

Le sénateur Stewart: Je ne m'attachais pas tant que ça au poids du rail. Je parlais du relief. Est-il possible—encore une fois, vous êtes le spécialiste—qu'il soit difficile d'intégrer les conditions de fonctionnement particulières de cette voie de chemin de fer à un réseau national harmonieux? Quelle vitesse un train peut-il atteindre dans cette région?

M. Housch: Dans la subdivision de Hopewell, un train peut atteindre de 30 à 40 milles à l'heure, de façon générale.

Le sénateur Stewart: À quelle vitesse les trains rouleraient-ils, disons, entre Moncton et Truro?

M. Housch: Cela dépend de la région dont vous parlez, mais je dirais entre 45 et 60 milles à l'heure. On leur ordonne parfois de ralentir aux passages à niveau, etc.

Le sénateur Stewart: Y a-t-il une différence, alors?

M. Housch: Cette subdivision est probablement dotée d'un rail amélioré.

Le sénateur Stewart: Vous voulez dire entre Moncton et Truro?

M. Housch: Oui.

Le sénateur Stewart: Vous semblez vouloir conclure qu'un train de marchandises peut rouler plus vite là-bas qu'entre Truro et, disons Havre Boucher.

M. Housch: Oui.

Le sénateur Stewart: J'essaie de découvrir la vraie raison pour laquelle le CN veut se retirer. On nous a dit qu'une grande partie de ses clients voulaient passer par Halifax. Nous avons entendu parler d'une structure syndicale; toutefois, la structure syndicale fonctionne ailleurs. Il doit y avoir une raison particulière ou une multitude de raisons pour lesquelles il veut se débarrasser de cette voie particulière.

[Text]

Mr. Housch: If you are asking for my opinion, I would say that they want out of this line because they have the market share with their trucking to Sydney anyway. Anything going to Sydney from Marine Atlantic will come off the laser train and be delivered by truck anyway. All that they have been servicing on the line we feel is the captive shippers. In fact they have decided that that market will not increase and they can handle any increase in market to Sydney by truck.

The Chairman: Mr. Housch was granted an additional opportunity because he has an expert witness, a transportation lawyer from Denver, Colorado, Mr. Dempsey. So his credentials and brief were sufficiently interesting to have him put in on February 13, which is the day you requested. He is the first witness on that day.

Mr. Housch: He will be here on time on February 13.

The Chairman: Thank you very much for today's session and we will see you on February 13.

The Chairman: Mr. Bennett of the United Transportation Union. Please proceed and introduce your colleagues.

Mr. Ron A. Bennett, Canadian Legislative Director, United Transportation Union: Mr. Chairman, thank you and good evening. It has been quite a long day.

Senator Stewart: We don't have a union here, you know.

Mr. Bennett: Yes. I have sat on the sideline and actually thought about some organizing opportunities here. The chairman alone is quite a boss, one break in all that time.

With me this evening from Sydney, Cape Breton, are A. J. MacRae who is my legislative representative there, and from Halifax, Nova Scotia, on my right, Don Slaunwhite who is the provincial chairman of the legislative board of the United Transportation Union in Nova Scotia.

Mr. Chairman, I will summarize my brief and I will try to be brief in my summary. However, I have heard so much today that I have a number of statements rattling around in my head. I will try to restrict myself and in that way maybe stay out of trouble. There is one thing that I will touch upon and that is some of the statements made by CN in their direct testimony.

For the information of the senators of this committee, the United Transportation Union Canada has been in existence in Canada for over 100 years representing conductors, and trainmen, and at the present time we represent 11,000 working conductors, locomotive engineers, train and yard service employees and some bus operators. In particular, those bus operators on the island of Newfoundland who operate the transportation service there, since CN was, first of all, allowed to cut off the passenger service and then to totally abandon the rail service on that island. As members of UTU we strongly oppose the sale of the Sydney to Truro main line section of CNR because we believe this provides an important link to the island of Cape Breton and also links Cape Breton with the rest

[Traduction]

M. Housch: Si vous me demandez mon opinion, je dirais qu'ils veulent abandonner ce tronçon parce qu'ils détiennent de toute façon la part du marché grâce à leurs activités de camionnage vers Sydney. Toute marchandise expédiée vers Sydney par Marine Atlantic est déchargée du train laser et livrée par camion de toute façon. Nous croyons que cette voie n'a servi qu'au transport de la cargaison des expéditeurs captifs. En fait, ils ont décidé que ce marché ne grossira pas et qu'ils peuvent transporter par camion toute cargaison supplémentaire devant être expédiée à Sydney.

Le président: On a permis à M. Housch de prendre de nouveau la parole, puisqu'il est accompagné d'un témoin-expert, M. Dempsey, qui est avocat du secteur des transports à Denver, au Colorado. Ses compétences et son mémoire étaient donc suffisamment intéressants pour que nous lui demandions de témoigner le 13 février, soit à la date que vous aviez demandée. Il sera le premier témoin cité ce jour-là.

M. Housch: Il sera ici à temps le 13 février.

Le président: Je vous remercie beaucoup pour la séance d'aujourd'hui, et nous vous reverrons le 13 février.

Le président: M. Bennett des Travailleurs unis des transports. Vous avez la parole; veuillez nous présenter vos collègues.

M. Ron A. Bennett, Directeur législatif canadien, Travailleurs unis des transports: Monsieur le président, merci et bonsoir. La journée a été très longue.

Le sénateur Stewart: Vous savez, nous n'avons pas d'union ici.

Oui. Je suis resté en retrait et, en fait, j'ai pensé à certaines possibilités de syndicalisation ici. Le président à lui seul est tout un patron: une pause pendant tout ce temps-là.

Je suis accompagné ce soir de M. A.J. MacRae, mon représentant législatif à Sydney, au Cap-Breton, et, à ma droite, M. Don Slaunwhite, de Halifax, en Nouvelle-Écosse, qui est le président provincial du conseil législatif des Travailleurs unis des transports en Nouvelle-Écosse.

Monsieur le président, je vais résumer mon mémoire et tenter d'être bref. Toutefois, j'ai entendu tellement de choses aujourd'hui qu'un certain nombre de déclarations me trottent dans la tête. Je vais essayer de me limiter, et je pourrai peut-être ainsi éviter les problèmes. Il y a une chose que j'aimerais aborder; il s'agit de certaines déclarations faites par les représentants du CN au cours de leur témoignage direct.

À titre d'information par les sénateurs du comité, les Travailleurs unis des transports existent au Canada depuis plus d'un siècle et représentent les chefs de train, les cheminots et, à l'heure actuelle, nous représentons 11 000 chefs de train, mécaniciens de locomotive, préposés au service à bord des trains et dans les cours ainsi que quelques chauffeurs d'autobus. En particulier, les chauffeurs d'autobus de Terre-Neuve, qui s'occupent du service de transport là-bas, lorsque le CN, tout d'abord, a pu éliminer le service aux passagers pour ensuite abandonner complètement le service de chemin de fer sur cette île. En tant que membres des Travailleurs unis des transports, nous nous opposons fermement à la vente de la section du CN de la voie principale entre Sydney et Truro, parce

[Text]

of Canada. We think that is important in this time of constitutional wrangling in the country. We see the railway as an important link.

I know about the continuing erosion of VIA Rail service and now CN—Canadian National. The word “Canadian” and the word “National”, it looks to us like they are getting out of eastern Canada.

The Chairman: You realize of course that years ago when they built the Strait of Canso we Cape Bretoners were not that happy because we felt that everybody then would have the right to call themselves Cape Bretoners.

Mr. Bennett: I have visited there a number of times, Mr. Chairman and in fact spent my honeymoon on Cape Breton. I have a fondness for it and I can appreciate the sentiments and why the causeway was not wanted and why they want to blow it up.

To go back to the immediate problem of CN's desire to desert Cape Breton and, in our view, desert eastern Canada, we have a fear not only as union members who stand to lose jobs, but we have a real fear as citizens of Canada. As my confreres from the province of Nova Scotia can tell you, they have a real fear as citizens of that province.

We believe that there are some problems with respect to how CN is going about, first, Newfoundland, then Prince Edward Island, then the Chester “sub” and then another “sub”. Now it is going to abandon Cape Breton Island by the sale of the Hopewell and the Sydney main line. It is important, because there have been many questions, that we recognize that this is not a shortline; this is a main line. This is a main line piece of track. This is a main line railway. There is no getting around that.

We are concerned about that and we touch upon that in our brief. I refer you to page 5 where we mention President Lawless, the president of Canadian National Railway—at least I believe he has another extension and he is still the president of CN. He is talking about core rail operations. I do not have the assurance and I know the people of Nova Scotia with whom I have spoken do not have the assurance that “core” includes eastern Canada. Our people are certainly concerned.

One of the problems that we looked at when we decided to appear and attempt to assist you in your deliberations is the matter of profits and whether profits are good or profits are bad. What is “marginally profitable”? I am not an economist, but I thought that something is either profitable or not profitable; you either made money or lost money. My understanding is that, in spite of the demarketing efforts of Canadian

[Traduction]

que nous croyons que cette voie sert de lien important avec l'île du Cap-Breton et qu'elle relie également l'île du Cap-Breton au reste du Canada. Nous croyons que ce point est important, étant donné les bouleversements que les délibérations constitutionnelles provoquent actuellement dans notre pays. Nous considérons que les chemins de fer sont un lien important.

Je suis au courant de l'érosion constante des services de Via Rail, qui touche maintenant ceux du CN—du Canadien National. Si l'on en juge d'après les termes «Canadien» et «national»—il semble que ces sociétés quittent l'est du Canada.

Le président: Vous vous rendez compte, évidemment, qu'il y a bien des années, lorsqu'on aménageait le détroit de Canso, nous, du Cap Breton, n'étions pas terriblement heureux de cet état de choses étant donné que nous estimions que tout le monde alors aurait le droit de s'appeler un habitant du Cap Breton.

M. Bennett: J'ai visité cet endroit à quelques reprises, Monsieur le président, et en fait j'y ai même passé ma lune de miel. Je suis attaché à cet endroit, et je puis comprendre les sentiments que vous éprouvez et la raison pour laquelle on ne voulait pas construire le pont-jetée et pourquoi on voulait le faire sauter.

Pour en revenir au problème immédiat que pose le désir du CN de quitter le Cap Breton et, à notre avis, l'ensemble de l'est du Canada, nous éprouvons une telle crainte non pas en tant que membres d'un syndicat susceptibles de perdre notre emploi, mais en tant que citoyens du Canada en tant que tel. Comme mes confrères de la province de Nouvelle-Écosse peuvent vous le dire, en notre qualité de citoyens de cette province, nous éprouvons une crainte très réelle.

À notre avis, certains problèmes tiennent à la façon dont le CN a procédé en abandonnant d'abord Terre-Neuve, ensuite l'Île-du-Prince-Édouard, ensuite la subdivision de Chester, puis une autre subdivision. Maintenant, la société va abandonner l'Île-du-Cap-Breton en vendant la voie principale de Hopewell et Sydney. En raison des nombreuses questions qui ont été posées, il importe que nous reconnaissons qu'il ne s'agit pas là d'une voie secondaire: il s'agit de la voie principale. Il s'agit d'un tronçon principal. Il s'agit d'une voie de chemin de fer principale. On ne saurait faire abstraction de cet état de choses.

Nous nous préoccupons de cette question, que nous abordons dans le cadre de notre mémoire. Je vous renvoie à la page 5, où nous mentionnons que M. Lawless, président du CN Rail—du moins, je crois qu'il exerce une autre fonction et qu'il est toujours le président du CN. Il parle d'activités ferroviaires clés. Je ne suis pas assuré—et je sais qu'il en va de même pour les habitants de Nouvelle-Écosse avec qui j'ai parlé—que ces activités «clés» comprennent l'est du Canada. Nos citoyens sont certainement inquiets.

L'un des problèmes sur lesquels nous nous sommes penchés lorsque nous avons décidé de nous présenter devant votre comité et d'essayer de contribuer à vos délibérations est la question des profits; les profits sont-ils intéressants ou non? Qu'est-ce «moyennement rentable»? Je ne suis pas économiste, mais je croyais que quelque chose pouvait être rentable ou non rentable; vous faites de l'argent ou vous en perdez. D'après ce

[Text]

National, this line is still making money so therefore it is profitable. For a crown corporation, a federally controlled company, a company that is owned for the citizens of Canada, by the Government of Canada, to sell off a profitable line does not make any sense, in our submission.

The profits may improve. The economy is bad right now and they are making a profit. Things are going to get better. Collective agreements change; things will get better.

One of our major concerns, one of the concerns that I believe we would like you people to look at and consider, and what we would like the Government of Canada to look at and consider, is the effect that this will have on our members in particular, our United Transport members. Unlike some other organizations, because of restraints in our collective agreements over the years, there are different seniority districts. Because of the fact that the seniority district was established before the causeway, the people who work under my jurisdiction in my union between Truro and Sydney cannot exercise seniority. They have no seniority elsewhere. If this line is sold by CN, they are virtually abandoned. It is not enough to say that the collective agreements will apply, because the collective agreements only do so much. We have people who are of the age and seniority who are just going home. They will not have a future. They will not have a future for their young families. More than 70 per cent of our people are over the age of 40.

Senator Stewart: How many people is that?

Mr. Bennett: In Sydney alone we have 27.

Senator Stewart: In the Sydney subdivision?

Mr. Bennett: Yes.

Senator Stewart: In Hopewell?

Mr. Bennett: In Hopewell it is in the neighbourhood of 21 to 24, senator. I had hoped the representative would be here from Stellarton, but he was not able to get out of his driveway. I was hoping to have the same age list. I will submit to you my list of the ages and the years of service of the people working out of Sydney.

Senator Graham: Does that include individual names?

Mr. Bennett: Yes, it does. For example, look at Bernie MacSween, age 47; years of service, 21. He is not going to be retrained. Even if he were retrained, what kind of job is he going to find at that age with over 20 per cent unemployment in Cape Breton?

Senator Atkins: Are you suggesting then if there is a sale that these people would not be kept on under any new arrangement?

Mr. Bennett: That is quite a strong possibility. What arrangement could we make is the question?

Senator Atkins: They are going to need people. They cannot buy the line without—

[Traduction]

que je comprends, malgré tous les efforts de démarketing déployés par le Canadien National, cette voie continue de rapporter de l'argent, de sorte qu'elle est rentable. Il est impensable qu'une société d'État, une société dirigée par le fédéral, une société que possède le gouvernement du Canada au nom des citoyens du Canada vende une voie rentable, à notre avis.

Les profits peuvent s'améliorer. La conjoncture économique est mauvaise à l'heure actuelle, et néanmoins, la société réalise des profits. Les choses vont s'améliorer. Les conventions collectives se modifient; les choses ne peuvent que s'améliorer.

L'une de nos principales préoccupations—sur laquelle je crois que nous aimerions que vous vous penchiez, est que nous aimerions que le gouvernement du Canada s'attache aux répercussions qu'une telle mesure aura sur nos membres en particulier, les membres des Travailleurs unis des transports. Contrairement à certaines autres associations, en raison des contraintes qui ont été imposées à nos conventions collectives au fil des ans, il existe divers districts d'ancienneté. Comme le district d'ancienneté a été créé avant le pont-jetée, les gens qui relèvent de ma compétence au sein de notre syndicat et qui travaillent entre Truro et Sydney ne peuvent faire valoir cette ancienneté. Ils ne possèdent aucune ancienneté ailleurs. Si le CN vend cette voie, ils se retrouvent pratiquement abandonnés. Il ne suffit pas de dire que les dispositions de la convention collective s'appliqueront, parce que les conventions collectives sont limitées. Nous comptons des gens qui, malgré leur âge et leur ancienneté, seront renvoyés chez eux. Ils n'auront pas d'avenir. Aucun avenir ne s'offrira à leur jeune famille. Plus de 70 p. 100 de nos membres ont plus de 40 ans.

Le sénateur Stewart: Combien y en a-t-il?

Mr. Bennett: À Sydney seulement, il y en a 27.

Le sénateur Stewart: Dans la subdivision de Sydney?

Mr. Bennett: Oui.

Le sénateur Stewart: À Hopewell?

Mr. Bennett: À Hopewell, il y en a environ 21 à 24, sénateurs. J'espérais que le représentant de Stellarton serait ici avec nous, mais il n'a pas été capable de sortir de son entrée de garage. J'espérais avoir la même liste fondée sur l'âge. Je vous présenterai la liste que je possède, qui fait état de l'âge et des années de service des gens qui travaillent à Sydney.

Le sénateur Graham: Leur nom s'y trouve-il?

Mr. Bennett: Oui. Par exemple, prenons le cas de Bernie MacSween: il a 47 ans et compte 21 années de service. Il sera impossible de le recycler. Même si c'était le cas, à son âge, quel genre d'emploi parviendra-t-il à trouver quand le taux de chômage au Cap Breton s'élève à plus de 20 p. 100?

Le sénateur Atkins: Voulez-vous dire, donc, que si la voie était vendue ses employés ne conserveraient pas leur emploi en vertu de nouvelles ententes?

Mr. Bennett: Cela est très probable. Mais la question est de savoir quel genre d'entente pourrait être conclue.

Le sénateur Atkins: On va avoir besoin de personnel. Ils ne peuvent acheter la voie sans—

[Text]

Mr. Bennett: We will get into that. There is no guarantee. Railtech, for one, has made the public statement in the Goderich situation that they are not interested in hiring former Canadian National employees.

Senator Atkins: Where are they going to get them from?

Mr. Bennett: They tend to look for people who are on pension or who already have an income of some kind and who will not need a good wage; therefore, they can low-ball the hourly rate. They will put advertisements in the paper, and can you imagine the applications they will have from Cape Breton with over 20 per cent unemployment and the Stellarton area with high unemployment?

Senator Atkins: Do these people not need retraining or training?

Mr. Bennett: Yes, they do. They need serious training. The organization of my predecessor in this chair does highly skilled work in maintaining that track for us to run safely over.

The representative of the organization that will follow me, Brother Horodyski, will talk about the maintenance of cars and equipment, highly skilled work. That is why there have been so many craft lines because of the highly skilled nature of work. Yes, there will be training needed because our understanding is that CN will divorce itself from the operation. It will not have any relationship with the new operator. One of our real concerns, and we touch on it in our brief, is that a major accident, a major derailment or the high cost of a bridge being replaced will drive any shortline operator—and I am calling these people shortline operators because that is what they are. They are coming from the United States where they operate shortlines into Canada and they will not have the resources, in our view, to maintain the operation with one major derailment. There have been some recent derailments. Of course, we are not privy to the total cost of those derailments, but we know they are expensive. CN could certainly tell you how much it costs them to put a section of track back in place. I am sure they would be happy to do that.

Our main concern is that this has to be a valid operation. There have been some references today to the fact that the unions are part of the problem. I believe on page 3 of CN's submission it talks about the fact that this new shortline operation would have employees involved in profit-sharing. We do not know that, but it was stated that they would be out beating the bushes for business. I submit that CN should have been out beating the bushes for business rather than beating up on its employees, because that is what it is doing. It is trying to blame employees for a situation that is not the employees' fault. It is seriously demarketing this line. I think if you get the shippers here you will receive some testimony to that effect. Certainly, we know second-hand what they have done to the Cape Breton Development Corporation. We know what they

[Traduction]

M. Bennett: Nous arrivons à cette question. Il n'y a aucune garantie. Railtech, pour sa part, a déclaré publiquement, dans l'affaire Goderich, qu'elle n'était pas intéressée à engager d'anciens employés du Canadien National.

Le sénateur Atkins: Où cette société trouvera-t-elle ses employés?

M. Bennett: Ces sociétés ont tendance à chercher des gens qui sont à la retraite ou qui possèdent déjà une certaine source de revenu et qui n'auront pas besoin d'une rémunération très élevée; par conséquent, ils peuvent leur verser un taux horaire inférieur. La société placera des annonces dans le journal, et vous pouvez imaginer combien de demandes d'emploi elle recevra de citoyens du Cap Breton, où le taux de chômage dépasse 20 p. 100, et de la région de Stellarton, où le chômage est élevé.

Le sénateur Atkins: Ces gens n'ont pas besoin de recyclage ou de formation?

M. Bennett: Oui, c'est le cas. Ils ont besoin de beaucoup de formation. L'association de la personne qui a témoigné avant moi effectuait du travail très spécialisé dans l'entretien des voies, pour que ces dernières puissent être utilisées en toute sécurité.

Le représentant du syndicat qui témoignera après moi, M. Horodyski, vous parlera de l'entretien des voitures et wagons et de l'équipement, ce qui constitue encore du travail très spécialisé. Voilà pourquoi il y a tant de spécialités d'emploi: c'est parce que le travail est si spécialisé. Oui, de la formation sera nécessaire, car nous croyons comprendre que le CN se retirera complètement de l'affaire. Il ne veut rien avoir à faire avec le nouvel exploitant. L'une de nos grandes préoccupations, que nous abordons dans notre mémoire, est qu'un accident important, disons un déraillement d'importance ou encore le coût élevé du remplacement d'un pont poussera tout exploitant de voie secondaire—j'appelle ces gens des exploitants de voie secondaire, parce que c'est ce qu'ils sont. Ils viennent des États-Unis, où ils exploitent des voies secondaires, arrivent au Canada et n'ont pas les ressources nécessaires, à notre avis, pour poursuivre leurs activités advenant un déraillement majeur. Récemment, certains déraillements se sont produits. Évidemment, nous ne connaissons pas le coût total de ces déraillements, mais nous savons que le coût est élevé. Le CN pourrait certainement vous dire combien il en coûte pour remplacer un tronçon de voie. Je suis sûr que le CN serait heureux de le faire.

Ce qui nous préoccupe au premier chef, c'est que l'entreprise doit être rentable. On a fait allusion à quelques reprises, aujourd'hui, au fait que les syndicats constituent une facette du problème. Je crois qu'à la page 3 du mémoire du CN on mentionne le fait que les nouveaux exploitants de voies secondaires feraient participer les employés à la répartition des profits. Nous n'en sommes pas sûrs, mais on a déclaré qu'ils s'efforceraient de promouvoir les activités de la société. À mon avis, le CN aurait dû s'efforcer de trouver des clients plutôt que de s'en prendre à ses employés, comme elle le fait. La société essaie de tenir ses employés responsables d'une situation indépendante de la volonté de ses employés. Le CN mène activement une campagne de démarketing dans le cas de cette voie. Je crois que si les expéditeurs comparaissent devant vous,

[Text]

have done to some of the gypsum plants. We understand that the gypsum plant at River Denys wanted to cut back shipments this year to 300,000 tonnes instead of the usual 500,000 tonnes per year and railway management would not accept this reduction. We know that to be true from the sources within the River Denys management.

We have had the railway refuse to lengthen spur tracks or service companies. We have had an exorbitant charge to Marine Atlantic. I understand that the charges are \$800,000 plus maintenance for two switch engines operated by the eight employees. We know that CN sure does not pay us \$800,000 to operate those switch engines, so that is pretty good revenue. It is our view that they are charging that much trying to get rid of Marine Atlantic as a customer. I could mention a few other examples.

The Chairman: Do you mind an interruption?

Mr. Bennett: No, not at all.

The Chairman: Naturally, at the appropriate time, when the committee decides we will have extrapolated all the questions and concerns that you have expressed, particularly those that involve CN, there will be another meeting and CN will come back to answer them. I find it mind-boggling to understand that refusal to take a reduced amount of gypsum. What was the reasoning behind that? I find it so difficult to accept that. I am not suggesting that you are telling a falsehood, but can you give me some background? Is that a demarketing ploy? What is it?

Mr. Bennett: My understanding would be, Mr. Chairman, that CN is saying that it is not worth our while to go in for 300,000 tonnes, we need at least 500,000 tonnes. I call it demarketing. Our problem in giving this evidence is that it is not evidence that we can swear to, it is only evidence that has been relayed to the train crews and to the conductors who work the jobs. We are asking why we are not going into River Denys any more. Someone at River Denys will say, "It is because we want to cut back to do some landscaping and were not going to be able to ship as much this year as last year and we want to cut-back by 200,000 tonnes." CN says, "If you will not ship 500,000 we are not going to service you at all." That's my understanding.

Mr. A.J. MacRae, UTU Legislative Representative: That is correct. Plus there was another gypsum plant at Sugar Camp which wanted a spur put in. It was a shorter distance to haul their gypsum but they definitely wanted to go by rail. CN did a survey into the cost of putting the line in and they came back to Sugar Camp with the estimate of the cost to put the spur in.

[Traduction]

ils pourront vous fournir un témoignage à cet égard. À coup sûr, nous avons entendu parler de ce que le CN a fait à la Société d'expansion du Cap-Breton. Nous savons ce qu'il a fait à certaines des usines de gypse. Nous croyons savoir que l'usine de gypse située à River Denys voulait réduire, cette année, ses expéditions, qui seraient passées du chiffre habituel de 500 000 tonnes par année à 300 000 tonnes. La direction du chemin de fer ne voulait pas accepter une telle réduction. Nous savons que cette situation s'est produite, car les directeurs de l'usine de River Denys nous en ont fait part.

La compagnie de chemin de fer a refusé de prolonger les voies latérales ou de desservir des sociétés. Des frais exorbitants ont été comptés à Marine Atlantic. Je crois savoir que ces frais s'élevaient à 800 000 \$ plus les frais d'entretien de deux locomotives de manœuvre que font fonctionner les huit employés. Nous savons que le CN ne nous verse certainement pas 800 000 \$ pour faire fonctionner ces locomotives de manœuvre, de sorte que les revenus sont très intéressants. À notre avis, si le CN compte des prix aussi exorbitants, c'est parce qu'il essaie de se débarrasser de Marine Atlantic comme client. Je pourrais vous donner quelques autres exemples.

Le président: Me permettez-vous de vous interrompre?

M. Bennett: Oui, certainement.

Le président: Naturellement, au moment approprié, quand le comité décidera que nous avons extrapolé à partir de toutes les questions et les préoccupations que vous aurez exprimées, particulièrement celles qui ont trait au CN, il y aura une autre réunion, et les représentants du CN reviendront pour répondre aux questions. Je trouve aberrant que le CN ait refusé une réduction des expéditions de gypse. Quel raisonnement sous-tend un tel refus? Je trouve qu'il est très difficile d'avaler une telle chose. Je ne veux pas laisser entendre par là qu'à mon avis vous nous racontez des mensonges, mais pourriez-vous me donner un peu de contexte? S'agit-il là d'une stratégie de demarketing? De quoi s'agit-il?

M. Bennett: D'après ce que je comprends, Monsieur le président, le CN estimait qu'il ne valait pas la peine pour lui de transporter 300 000 tonnes; il avait besoin au moins de 500 000 tonnes. Il s'agit là, à mon avis, de demarketing. Le problème, c'est que nous ne pouvons pas, dans le cadre de notre témoignage, jurer de l'authenticité de ces données: il ne s'agit là que d'informations qui ont été transmises aux équipes de train et aux chefs de train qui desservaient cette société. Nous demandons pourquoi nous ne desservons plus River Denys. Quelqu'un de l'endroit nous dit: «C'est parce que nous désirons réduire nos expéditions pour procéder à un certain réaménagement, et nous ne serons pas en mesure d'expédier autant que l'année dernière, et nous voulons réduire nos expéditions de 200 000 tonnes.» Le CN répond: «Si vous n'expédiez pas 500 000 tonnes, nous ne vous desservirons pas du tout.» Voilà ce que je comprends.

M. A. J. MacRae, représentant législatif des Travailleurs unis des transports: C'est exact. En plus, une autre usine de gypse installée à Sugar Camp voulait que l'on installe une voie latérale. La distance étant courte, l'usine aurait pu faire transporter son gypse par camion, mais elle voulait absolument l'expédier par chemin de fer. Le CN a procédé à une étude

[Text]

Sugar Camp accepted the cost that CN gave them. CN then told Sugar Camp that they would have to do a second assessment on putting the spur in. CN came back to them with double the cost of putting the spur in and they said they do not want to have anything to do with it. Now they are shipping by truck.

At River Denys there was an environmental assessment done on their property and they had to do some landscaping to fix the property up from all the mining. That is why they wanted to cut back from the 500,000 that they had the contract to haul. Subsequently, they are not going to haul gypsum this year from that plant in River Denys and we have always hauled gypsum from River Denys to Point Tupper; it is about a 15-mile run. We were taking something like 38 cars a day from there, five days a week.

The Chairman: Go ahead, Mr. Bennett.

Mr. Bennett: I understand, Mr. Chairman, because we also find it mind-boggling. We find it tragic because our families will suffer by what we see as demarketing.

One of the other points that I take exception to in respect of the railway's position vis-à-vis the unions is that our union has, over the years, been very co-operative with the railway. We have done it through the collective bargaining process, but we have reduced the size of our crews by agreement. A train that normally would have had a crew of five in some areas of the country now only has a crew of two: no more caboose, no more conductor and trainman on the caboose, no more engineer, fireman and head end breakman. We are running trains today, by collective agreement, with an engineer and a conductor. That is an extensive productivity game.

As a matter of fact, in a recent study done for CN—they will not release it and I can understand why, although the *Globe and Mail* seemed to find a copy—the running trades were shown to be the most productive part of Canadian National. The most unproductive, inefficient part of Canadian National was Canadian National management. That was their own study. I wish I had the copy to give you. Perhaps if CN comes back they will bring that with them.

One of the other questions that is important and one many people and different senators have raised is who will take over if the shortline operator fails. I suggest to you that nobody will take over because you have no process in the province of Nova Scotia; there is no NTA in their legislation and they did not put legislation like that in Alberta, so if the shortline operator goes down, if he goes under, there is no more railroad and all the pressure in the world is not going to reopen it.

[Traduction]

pour déterminer le coût d'installation de la voie, et il a soumis une estimation du coût à l'usine de Sugar Camp. Les responsables de l'usine ont accepté le prix fixé. Le CN a ensuite informé les représentants de l'usine qu'ils devraient procéder à une deuxième évaluation du coût. Il est ensuite revenu en disant qu'il en coûterait le double, et les représentants de l'usine ont dit qu'ils n'étaient plus intéressés dans de telles conditions. Maintenant, l'usine expédie son gypse par camion.

À River Denys, on a procédé à une évaluation environnementale, et la société devait procéder à un certain réaménagement pour remédier à toute l'exploitation minière qui s'était produite. Voilà pourquoi elle voulait réduire la quantité de ses expéditions, à partir des 500 000 tonnes qu'elle devait faire transporter par contrat. Par la suite, nous avons appris que nous n'aurions pas à transporter de gypse provenant de cette usine à River Denys cette année, alors que nous avions toujours transporté du gypse de River Denys jusqu'à Point Tupper; il s'agit d'un trajet d'environ 15 milles. Cinq jours par semaine, environ 38 wagons par jour quittaient l'usine à destination de Point Tupper.

Le président: Allez-y, M. Bennett.

M. Bennett: Je comprends, Monsieur le président, parce que nous trouvons aussi cette situation aberrante. Nous la trouvons tragique, parce que nos familles souffriront de ce que nous percevons comme une campagne de démarketing.

L'un des autres aspects que je désapprouve dans la position du CN vis-à-vis des syndicats est la suivante: au fil des ans, notre syndicat a été grandement coopératif face à la société de chemin de fer. Cette coopération a caractérisé le processus de négociation collective, mais nous avons également convenu de réduire la taille de nos équipes. Un train qui, habituellement, aurait eu à son bord une équipe de cinq personnes dans certaines régions du pays n'a à son bord qu'une équipe de deux: il n'y a plus de wagon de queue, plus de chef de train et de chemins dans le wagon de queue, plus de mécanicien, de chauffeur et de serre-frein de tête. De nos jours, en vertu de la convention collective, les trains ne transportent à leur bord qu'un mécanicien et un chef de train. C'est le grand jeu de la productivité.

En fait, dans une étude effectuée récemment pour le CN—qui ne veut pas la diffuser, et je peux comprendre pourquoi, mais le *Globe and Mail* en aurait obtenu copie—on a constaté que les employés des services de la circulation étaient les plus productifs du Canadien National. Le groupe le plus improductif, le plus inefficace du Canadien National était la direction du Canadien National. Il s'agissait de leur propre étude. J'aimerais en avoir un exemplaire à vous donner. Peut-être que si les représentants du CN reviennent ils vous en apporteront un exemplaire.

Une des autres questions importantes, que se posent bien des gens et divers sénateurs, est la suivante: qui prendra la relève si l'exploitant de voie secondaire connaît un échec. À mon avis, personne ne prendra la relève parce que rien n'est en place en Nouvelle-Écosse, la loi ne prévoit aucune disposition comme celles de la LTN à cet égard, et on n'a pas adopté de loi de ce genre en Alberta, de sorte que si l'exploitant de voie secondaire connaît un échec, qu'il fait faillite, il n'y aura plus de chemin

[Text]

I would suggest that it is a real problem. We believe there is a real need for rail service there. We believe that Canadian National is the best railway. In spite of their own studies, we believe that Canadian National cleaned up their inefficiencies in the upper levels.

I would suggest that in your recommendation to the full Senate, and hopefully with some pressure on the Minister of Transport, that CN be discouraged from going through with this sale. But I would go on further that if in fact the Minister of Transport, Mr. Corbeil, insists on maintaining his position that CN be allowed to do their thing, the government needs to get involved and get involved in respect of some kind of financial arrangements to take care of the employees that are going to be sent home. They need to get involved to make sure there is some kind of finance package, as they did in Newfoundland, to take care of the communities that are going to be affected by the loss of jobs.

We are prepared, if in fact that is the way that the government is going to go, to allow this sale to proceed, to sit on a tri-party committee with the government, with the companies, with rail labour, and try to come up with some kind of special package, as we did in Newfoundland, as we did with P.E.I., as we did with the agreement.

I think that the best-case scenario is for Canadian National to maintain this line, but if Canadian National is going to be allowed to sell the line, then I think that somebody has to be prepared to take care of these people that have no future and their families that will be placed on the unemployment rolls with no future, no hope of being able to remain in Nova Scotia and work and be educated. We think family is important in our union. We think education is important. We believe these people need help. I thank you.

The Chairman: All right, Mr. Bennett, thank you very much. Senator Graham has a question.

Senator Graham: I was going to wait until some others asked some questions, but I was compelled by your last statement. I do not want to accuse you of a cop-out, but when you talk about a tri-party committee as they had in Newfoundland, do you think Newfoundlanders are satisfied or happy that they abandoned the rail line there?

Mr. Bennett: Not at all.

Senator Graham: I say this with the greatest respect, because I have listened with great interest to what you say. I particularly want to welcome my fellow citizen of Sydney, Mr. MacRae. It bothers me when a union, which I would think would be the last bastion of support that would give up, begins at this particular point in our hearings to talk about this sort of thing. I think that I would support what you are saying at a

[Traduction]

de fer, et aucune pression au monde ne pourrait faire en sorte qu'on ouvre de nouveau le chemin de fer.

Selon moi, il s'agit d'un problème réel. Nous croyons qu'il existe un problème réel de service ferroviaire là-bas. Nous croyons que le Canadien National est la meilleure société ferroviaire. En dépit des résultats de ses propres études, nous croyons que le Canadien National a corrigé ses défauts aux échelons supérieurs.

À mon avis, lorsque vous présenterez votre recommandation à l'occasion de la séance plénière—et il reste à espérer que le ministre des Transports fera aussi l'objet de certaines pressions dans ce sens—que vous pourrez inciter le CN à abandonner l'idée de cette vente. J'ajouterais cependant que si le ministre des Transports, M. Corbeil, persiste à dire que le CN devrait être autorisé à faire ce qu'il veut, que le gouvernement doit s'en mêler, notamment en ce qui concerne certains types d'arrangements financiers prévus à l'intention d'employés qui perdront leur emploi, qu'il doit s'en mêler pour veiller à la mise en place d'un quelconque programme financier, comme il l'a fait à Terre-Neuve, destiné à indemniser les localités qui seront touchées par la perte d'emplois.

Nous sommes disposés, si c'est, en fait, la solution que le gouvernement choisit, à autoriser cette vente, à participer à un comité tripartite avec le gouvernement, avec les compagnies, avec les syndicats du secteur ferroviaire et à tenter de mettre en place un programme spécial quelconque, comme nous l'avons fait à Terre-Neuve, comme nous l'avons fait à l'Île-du-Prince-Édouard, comme nous l'avons fait pour l'accord.

Je crois que le scénario idéal supposerait que le Canadien National maintienne cette voie; cependant, si le Canadien National est autorisé à vendre la voie, alors, selon moi, quelqu'un doit être disposé à s'occuper des gens qui n'auront plus d'avenir, ainsi que de leur famille, qui deviendront bénéficiaires de l'assurance-chômage et qui perdront tout espoir de pouvoir travailler et s'instruire en Nouvelle-Écosse. Notre organisation considère que la famille est importante. Nous croyons que l'instruction est importante. Nous croyons que ces gens ont besoin d'aide. Je vous remercie.

Le président: D'accord, M. Bennett, merci beaucoup. Le sénateur Graham aimerait poser une question.

Le sénateur Graham: J'avais l'intention d'attendre jusqu'à ce que d'autres questions soient posées; cependant, votre dernière déclaration me pousse à poser ma question. Je ne veux pas vous accuser d'éviter le problème; toutefois, lorsque vous parlez d'un comité tripartite comme celui qui a été mis en place à Terre-Neuve, croyez-vous que les Terre-Neuviens sont satisfaits ou heureux qu'on ait abandonné la voie de chemin de fer dans leur région?

M. Bennett: Pas du tout.

Le sénateur Graham: Je dis cela avec le plus grand respect, car j'ai écouté votre témoignage avec beaucoup d'intérêt. J'aimerais particulièrement accueillir mon concitoyen de Sydney, M. MacRae. Cela me contrarie lorsqu'un syndicat, qui, à mon avis, devrait être la dernière source d'appui à abandonner—commence à ce moment précis de nos audiences à parler de ce genre de chose. Je pense que nous appuierions vos dires à

[Text]

particular point in time, but I think what we are trying to do now is to ensure that there is a viable rail line running between Truro and Sydney forever and ever and ever.

Mr. Bennett: No argument. No argument at all. Senator, I really do not believe that is what we are saying. I think what we are saying is, given what we have seen, given what we have seen elsewhere, if this government is going to allow Canadian National to sell the line, and we say it should not, we do not want to wait until the horse is already gone.

Senator Graham: Let me ask you if you got involved in the Goderich sale.

Mr. Bennett: We did, sir.

Senator Graham: How many employees do you have in the Goderich line?

Mr. Bennett: Very small. We only had a total of five people affected by the sale of the Goderich line.

Senator Atkins: Out of a total of how many?

Mr. Bennett: We have 11,000 members. In the Goderich sub, I believe there were seven running trades. I believe that in the other organizations there might have been five or six of the maintenance away, but I am not positive of the extent of that sale in respect of the other unions, but I know for us we had seven running tradespeople affected. They all had seniority to go everywhere, but we still took a position because we were against the sale. We attempted to get a public hearing before the NTA, and we were refused, senator; so we did what we could. We did all we could.

The Chairman: What is the status of that? Is it before the Ontario Municipal Board?

Mr. Bennett: Yes, it is, sir.

The Chairman: Has it begun?

Mr. Bennett: I think there was some question, and maybe I could almost turn to my friend and see, but it seems to me that there were a couple of people that raised questions on an environmental issue, whistle noise and so forth, but I am not sure where that sits today. I would certainly be happy to find out tomorrow and let the clerk know.

The Chairman: All right. Thank you.

Senator Graham: You mentioned on page 4 and page 6 that Sydney-Truro was profitable. We heard the words "marginally profitable." I know that you qualified "profitable." Do you have any information that you could share with us to indicate that it is indeed profitable, apart from being potentially profitable?

[Traduction]

un moment donné; cependant, je crois que ce que nous tentons actuellement de faire est de veiller à ce qu'une voie de chemin de fer viable relie Truro et Sydney jusqu'à la fin des temps.

M. Bennett: J'en conviens. J'en conviens tout à fait. Monsieur le sénateur, je ne crois vraiment pas que c'est ce que nous sommes en train de dire. Je pense que ce que nous sommes en train de dire, étant donné ce que nous avons vu, étant donné ce que nous avons vu ailleurs, est que notre gouvernement permettra au Canadien National de vendre la voie; et nous croyons qu'il ne le devrait pas; nous ne voulons pas attendre qu'il soit trop tard.

Le sénateur Graham: Permettez-moi de vous demander si vous avez participé à la vente de la voie de Goderich?

M. Bennett: Oui, Monsieur, nous y avons participé.

Le sénateur Graham: Combien de vos employés sont affectés à la voie Goderich?

M. Bennett: Un très petit nombre d'employés. Seulement cinq personnes ont été touchées par la vente de la voie Goderich.

Le sénateur Atkins: Sur un total de combien?

M. Bennett: Nous comptons 11 000 membres. Je crois que sept employés des spécialités des services de la circulation ont travaillé dans la subdivision de Goderich. Je pense que cinq ou six employés d'entretien membres d'autres organisations d'entretien des voies peuvent avoir été touchés; toutefois, je ne suis pas certain de l'étendue de cette vente en ce qui concerne les autres syndicats, mais je sais que sept de nos employés de la circulation ont été touchés. Ils avaient tous l'ancienneté qui leur aurait permis de se relocaliser n'importe où; cependant, nous avons quand même pris position, car nous nous opposons à la vente. Nous avons tenté d'obtenir la tenue d'une audience publique devant l'ONTC; Monsieur le sénateur, on nous a refusé cette audience. Nous avons donc fait notre possible. Nous avons fait tout notre possible.

Le président: Quelle est la situation actuelle à cet égard? La question a-t-elle été portée devant la Commission des affaires municipales de l'Ontario?

M. Bennett: Oui, Monsieur, c'est fait.

Le président: La Commission a-t-elle entrepris des démarches?

M. Bennett: Je crois qu'il y a eu quelques questions—et je pourrais presque m'adresser à mon ami pour vérifier—cependant, il me semble que quelques personnes ont soulevé des questions concernant un problème écologique, le sifflement des trains, etc.; toutefois, je ne suis pas certain de la situation actuelle. Je serais sûrement heureux de trouver la réponse demain et de la communiquer au greffier.

Le président: D'accord. Merci.

Le sénateur Graham: On remarque, aux pages 4 et 6, que vous avez affirmé que le tronçon Sydney-Truro était rentable. Nous avons entendu l'expression «moyennement rentable». Je sais que vous avez qualifié le terme «rentable». Avez-vous certains renseignements que vous pourriez partager avec nous pour nous montrer que la rentabilité de ce tronçon n'est pas seulement possible, mais qu'elle est réelle?

[Text]

Mr. Bennett: Well, as I understand it, Canadian National's position is that it is profitable. They use the word. They qualified that with "marginal," "marginally profitable." But it is profitable. They do not say it is losing money. As a matter of fact, if it was losing money, with their track record, they would be before the NTA trying to abandon it.

Senator Graham: You have quoted Mr. Lawless a couple times. In the first instance on page 5, he says—

Mr. Bennett: He is a very quotable guy.

Senator Graham: They are focusing their efforts on the "core rail operations." What in your judgment does Mr. Lawless mean by the core rail operations?

Mr. Bennett: We are not sure. We have heard Vancouver straight through to Edmonton, Prince George straight through to Edmonton, down into Winnipeg. Then it gets a little fuzzy where their core is today. They made some recent announcements in respect of a new tunnel in Sarnia, and so we are not sure about their core of the operation. They then would say from Winnipeg through to Montreal, Quebec City, and then it gets fuzzy again. Sometimes we hear about lots of money being spent to upgrade right into Halifax, but we do not know that.

Senator Graham: On page 17, you again quoted Mr. Lawless, saying that he is promoting a "North American railway concept." Where did Mr. Lawless say that?

Mr. Bennett: Well, it was in the press. Let me see if I have the release. In his year-end statement, I believe he talks about the North American concept. Yes. When he talks about—

Senator Graham: In the annual statement.

Mr. Bennett: Yes.

Senator Stewart: 1991?

Mr. Bennett: Yes, 1991. I believe that is the date of it. Well, yes, it is dated Montreal, December 30, 1991. It is obviously a CN news release. I have some copies of that that I did not include, but certainly I would be happy to.

Senator Stewart: Could you read into the record the sentence or two which you consider to be the epitome of his position.

Mr. Bennett: Well, the CN News release is entitled "Year-end Statement" by Ron Lawless, President and Chief Executive Officer, Canadian National Railway Company. It is entitled "Change still needed."

Changing market demands are dictating the future shape of Canada's railways, not nostalgic wishes for the status quo. In this very difficult business environment, railways have to be allowed to change and restructure, because an efficient low-cost transportation system is vital to Canada's future competitiveness. This means continued

[Traduction]

M. Bennett: Et bien, d'après ce que je comprends, le Canadien National le considère rentable: c'est le mot qu'il utilise. Il y a ajouté le qualificatif de moyen: «moyennement rentable». Il est cependant rentable. Les représentants du CN ne disent pas qu'il fonctionne à perte. En fait, s'il entraînait une perte, le CN, fidèle à ses habitudes, se serait déjà adressé à l'ONTC pour se débarrasser de ce tronçon.

Le sénateur Graham: Vous avez cité M. Lawless à quelques reprises. La première fois, à la page 5, il affirme—

M. Bennett: C'est un homme que l'on peut très bien citer.

Le sénateur Graham: Leurs efforts s'attachent aux «activités ferroviaires clés» Selon vous, qu'est-ce que M. Lawless veut dire par activités ferroviaires clés?

M. Bennett: Nous ne sommes pas certains. Nous avons entendu parler d'une voie directe entre Vancouver et Edmonton et d'une autre qui relie Prince George et Edmonton et se prolonge jusqu'à Winnipeg. À part cela, on est un peu embrouillé à propos de la localisation actuelle de leurs voies clés. Certains de leurs communiqués récents portaient sur un nouveau tunnel à Sarnia; nous ne sommes donc pas certains du centre des activités. Ils parlent ensuite d'une voie directe entre Winnipeg et Montréal qui se prolongerait jusqu'à Québec; ensuite, on reste bien vague. On entend parfois parler de sommes importantes d'argent consacrées au prolongement de la voie jusqu'à Halifax; mais nous n'en sommes pas certains.

Le sénateur Graham: À la page 17, vous citez une autre affirmation de M. Lawless, selon laquelle il préconise «le concept d'un chemin de fer nord-américain». Où M. Lawless a-t-il fait cette déclaration?

M. Bennett: Eh bien, il l'a faite aux journaux. J'ai peut-être le communiqué ici avec moi. Je crois qu'il parle du concept nord-américain dans son rapport de fin d'année. Oui. Lorsqu'il parle de—

Le sénateur Graham: Dans le rapport annuel.

M. Bennett: Oui.

Le sénateur Stewart: De 1991?

M. Bennett: Oui, le rapport de 1991. Je crois que c'est la date du rapport. Eh bien, oui, il porte l'inscription «Montréal, le 30 décembre 1991». Il s'agit manifestement d'un communiqué du CN. Il m'en reste certains exemplaires; je ne les ai pas inclus, mais je me ferai un plaisir de le faire.

Le sénateur Stewart: Pourriez-vous lire pour mémoire les quelques phrases qui, selon vous, représentent le mieux son opinion.

M. Bennett: Eh bien, le communiqué du CN s'intitule «Rapport de fin d'année» par Ron Lawless, président-directeur général, Canadien National. Il s'intitule «D'autres changements s'imposent» (*Change still needed*).

La demande changeante du marché, plutôt qu'un désir nostalgique de stabilité, détermine l'état futur des chemins de fer du Canada. Dans ce milieu d'entreprise très complexe, les sociétés de chemin de fer doivent être autorisées à changer et à se restructurer, parce qu'un réseau de transport économique efficace est essentiel à la compétitivité future du Canada. Cela signifie l'adoption conti-

[Text]

introduction of new technology, greater productivity, less railway trackage and a smaller railway workforce.

Then he goes down, and later on it talks about the fact that low-cost carriers from the U.S. now have access to Canada.

CN is now moving forward on a number of fronts to capture more of the merchandise sector and transborder traffic. Among recent developments are: full integration of its three U.S. rail companies with the marketing and operations of CN Rail, the Canadian railway operating unit. The new organization is called **CN North America** and officially will begin to operate January 1, 1992. It will offer seamless cross-border traffic, which means one-stop shopping for international customers.

Senator Stewart: Thank you.

Senator Graham: Mr. Chairman, I will only take another minute. On page 12, you say:

Consider for example the case of the Cape Breton Development Corporation located at Sydney, Nova Scotia tendering out a contract to haul coal from Sydney to Port Hawkesbury into the Nova Scotia Power Corporation. Management of Canadian National Railways did not even submit a bid for the contract.

Presumably you got that information from a source at Devco. I am not asking for the source, but we will have the president of Devco before us and we can ask him the appropriate question at that time.

Mr. MacRae, tell me, where is the gypsum plant at Sugar Camp in Port Hawkesbury? I thought I knew the area pretty well.

Mr. MacRae: It is right in Port Hawkesbury. If you are coming up from St. Peters—

Senator Graham: In the industrial park?

Mr. MacRae: No. I am not exactly sure of the location myself. I have been told where the trucks are coming from. But when you come off the double highway, the new stretch of highway, and then you come into Port Hawkesbury there, before the mall and that, it is in through that way. But I think they come from the road. I think it is from the Trans-Canada on the other side that they are coming with the trucks. I think they say it is only a 15 or 20 minute truck ride from the new mine to the Point Tupper site.

Senator Graham: All right. Thank you. Do you know where that is, Pat?

Mr. Tim Gilfoy, Director of Engineering, Enterprise Cape Breton Corporation: It is a quarry in the back. It is a little bit closer to the Straight of Canso than the River Denys quarry, but you go out.

Senator Graham: Okay. All right. I understand.

[Traduction]

nuelle de nouvelles technologies, une productivité accrue, la réduction des voies ferrées et une main-d'œuvre réduite.

Il poursuit ensuite son commentaire et parle plus tard du fait que les transporteurs économiques des États-Unis ont maintenant accès au Canada.

Le CN pénètre maintenant dans un certain nombre de domaines afin de saisir une plus grande partie du secteur de la marchandise et du trafic transfrontalier. Voici quelques-unes des récentes réalisations du CN: la pleine intégration de ses trois sociétés américaines de chemin de fer au marketing et à l'exploitation de CN Rail, section de l'exploitation de la société de chemin de fer canadienne. La nouvelle organisation s'appelle **CN North America**, et ses activités commenceront officiellement le 1^{er} janvier 1992. Elle offrira un service de transport transfrontalier sans interruption, ce qui signifie que les clients internationaux pourront effectuer leurs achats à un seul endroit.

Le sénateur Stewart: Merci.

Le sénateur Graham: Monsieur le président, je n'ai besoin que d'une minute. À la page 12, vous affirmez ce qui suit:

Prenez par exemple le cas de la Société d'expansion du Cap-Breton, située à Sydney, en Nouvelle-Écosse, qui a confié en sous-traitance le transport de charbon depuis Sydney jusqu'à la Nova Scotia Power Corporation à Port Hawkesbury. La direction du CN n'avait pas soumis un dossier pour ce contrat.

Vous avez présumément obtenu ce renseignement d'un employé de Devco. Je ne veux pas savoir qui est cette personne; toutefois, le président de Devco se trouve devant nous, et nous pourrions lui poser la question pertinente à ce moment-là.

Monsieur MacRae, dites-moi, où l'usine de gypse de Sugar Camp à Port Hawkesbury se trouve-t-elle? Je croyais assez bien connaître la région.

M. MacRae: Elle se trouve exactement à Port Hawkesbury. Si vous arrivez de St. Peters—

Le sénateur Graham: Dans le parc industriel?

M. MacRae: Non. Je ne suis pas moi-même tout à fait certain de l'emplacement. On m'a dit «l'endroit par où les camions arrivent». Cependant, lorsque vous quittez la route double, la nouvelle section de la route, et que vous pénétrez dans Port Hawkesbury par là, avant le coin du centre commercial, vous y parvenez par cette route. Toutefois, je crois qu'ils arrivent de la route. Je pense qu'elle part de la Transcanadienne de l'autre côté; c'est là que les camions arrivent. Je crois qu'ils disent qu'il faut seulement de 15 à 20 minutes en camion pour se rendre de la nouvelle mine au site de Point Tupper.

Le sénateur Graham: D'accord. Merci. Savez-vous où cela se trouve, Pat?

M. Tim Gilfoy, directeur de l'ingénierie, Société d'expansion du Cap-Breton: C'est une carrière qui se trouve à l'arrière. C'est un petit peu plus près du détroit de Canso que la carrière de River Denys; cependant, vous devez sortir.

Le sénateur Graham: D'accord. C'est bien. Je comprends.

[Text]

Mr. Gilfoy: But they are currently trucking it in the old Number 4 highway. They go out what they call the Barberton Road.

Senator Graham: Sorry about taking a little liberty there, Mr. Chairman.

The Chairman: It is nice of you to acknowledge there are parts of Cape Breton that you have not visited.

Senator Graham: Well, have you ever been to Williams Point, Antigonish County?

The Chairman: There is nothing in Digwall any more, is there? That just goes to show you.

Did you have anything else you wanted to say? Have you had enough time?

Mr. Bennett: If that is the questions, I am here. I have got all kinds of time.

Senator Stewart: The witnesses have been here throughout a long day, and we have heard much interesting information. I suspect that everything we have heard has been true from the viewpoint of the person who gave out that information. Now, let me ask this: Is anything we have on our record so misleading, not deliberately but simply because everybody sees the world from his own hill top, that it needs to be qualified or corrected? Or do you think that, assuming we have been attentive, we are in a position to understand the ground that has been covered today?

Mr. Bennett: Well, I certainly have tried to be attentive all day, and I certainly have a new respect for this body, having watched the questions and watched the interplay, and I think that you covered most of the ground. I do think it is important that nobody goes away being misled that it is the union's fault, that it is the workers' fault. I think that most if not all of the unions, and I would say all, have been more than cooperative if you think of the number of railway employees that have been cut back by agreement, by attrition over the years. For a company to come here and say that this new operator is going to have it better because he is not going to be strapped with unionized employees, going to have less employees and so forth, well, we have cut back.

As a matter of fact, although they do not have a "conductor only" agreement in eastern Canada at the present time, I expect they will have one shortly. Negotiations certainly will be going on shortly. Whether they reach agreement or not, that is a matter of negotiations, but certainly the negotiations will be going on shortly. So I think that we have never refused to try and reach a tentative agreement or an agreement of any kind to accommodate the needs of Canadian National. We have never refused to sit and talk about any matter. Certainly there has been no concrete suggestions coming forth from Canadian National to say, "Hey, we would like to keep this line. Do you guys want to cooperate and do something for us?" We have not heard of any suggestions.

[Traduction]

M. Gilfoy: Toutefois, les camions empruntent actuellement l'ancienne route numéro 4. Ils partent par ce qu'ils appellent la route de Barberton.

Le sénateur Graham: Je m'excuse de m'être permis cette parenthèse, monsieur le président.

Le président: C'est bien de votre part de reconnaître que vous n'avez pas visité toutes les régions du Cap-Breton.

Le sénateur Graham: Eh bien, êtes-vous déjà allé à Williams Point, dans le comté d'Antigonish?

Le président: Il ne reste plus rien à Dingwall, n'est-ce-pas? Vous voyez bien.

Avez-vous d'autres commentaires à faire? Avez-vous eu assez de temps?

M. Bennett: Si c'est la question. Je suis ici. J'ai tout mon temps.

Le sénateur Stewart: Les témoins sont ici depuis le début de cette longue journée, et nous avons entendu bien des renseignements intéressants. Je suppose que tout ce que nous avons entendu est vrai pour la personne qui a fourni ce renseignement. Maintenant, permettez-moi de poser une question: parmi les renseignements que nous avons versés au dossier, y en a-t-il qui portent tellement à confusion, non pas délibérément, mais simplement parce que chacun voit le monde de sa propre perspective, qu'on doit le préciser ou le rectifier? Ou bien croyez-vous—en supposant que nous ayons été attentifs—que nous sommes en mesure de comprendre le sujet traité?

M. Bennett: Eh bien, j'ai sûrement essayé d'être attentif durant toute la journée, et j'éprouve certainement un respect renouvelé à l'égard du comité, après avoir observé l'échange de questions et le jeu des intervenants; je crois que vous avez fait le tour de la question. Je crois effectivement qu'il est important que personne ne quitte en croyant, à tort, que c'est la faute du syndicat, que c'est la faute des travailleurs. Je pense que pratiquement tous les syndicats—et je dirais tous les syndicats—ont été plus que coopératifs, lorsqu'on pense au nombre d'employés de chemin de fer qui ont été congédiés en raison de l'accord et de la réduction du personnel au fil des ans. Pour qu'une compagnie vienne nous dire que le nouvel exploitant aura la vie plus facile parce qu'il n'aura pas les mains liées par des employés syndiqués, parce qu'il aura moins d'employés, etc., eh bien, nous devons imposer des restrictions.

En fait, même si un accord exclusif avec les chefs de train n'est pas actuellement en vigueur dans l'est du Canada, je prévois qu'un accord interviendra sous peu. Les négociations débiteront sûrement sous peu. Que l'on parvienne à un accord ou non, les négociations le détermineront; toutefois, les négociations auront sûrement lieu bientôt. Je crois donc que nous n'avons jamais refusé d'essayer de parvenir à une entente quelconque afin de satisfaire aux besoins du Canadien National. Nous n'avons jamais refusé de nous asseoir pour discuter de quelque question que ce soit. Le Canadien National n'a sûrement jamais fait de propositions concrètes, selon lesquelles il affirmait vouloir conserver cette voie et nous demandait notre collaboration et notre aide. Nous n'avons entendu aucune suggestion.

[Text]

The Chairman: One gets the impression that it sort of boils down to the devil you know. Because you have been saying some naughty things about the CN.

Mr. Bennett: All true.

Mr. Chairman: "Naughty", I think, is the best word for it. Mischievous things about the CN. Yet you say, "But if we could just wise them up, if we could just change their style, if we could just get them to get out there and sell a few things and sell a few more, this could all be settled." That is what it seems to be getting down to.

Mr. Bennett: We feel that another role of the trade union is to educate management.

We go in to bargain with them collectively. We write them about apparent violations of collective agreements, regulations, or whatever. When we do this we are suggesting to them that, if they operated more efficiently, then they would get better results.

Yes, the devil we know, sure, is better than the one we don't know. I have been a Canadian National employee for 28 years, and I have been a union officer for 27. We have been fighting with them all the time, but in the same sense we manage to get along at the end of the day. But things are changing.

Senator Graham: I have another question, Mr. Chairman. We have just been given a piece of paper on which we find the names of the employees with this particular union.

What area are they from? Are they all from the Cape Breton area? Where do they live?

Mr. MacRae: The man whose name is at the top of the list is from Port Hawkesbury. The rest of them are all from the Sydney area and the North Sydney area.

I am sorry, there are two guys from Port Hawkesbury. Everybody else is either from North Sydney or Sydney.

The Chairman: That is a pretty fair mailing list for the next election, Senator Graham.

Senator Stewart: These are senators who aspire to be legitimate under the new Constitution and who are preparing for their election. The Sydney subdivision begins at Havre Boucher. How many of the people on this list live in Mulgrave? Of all the places in Nova Scotia that has been devastated by government decisions with regard to transport, Mulgrave is it. How many of the people on this list are from Mulgrave?

Mr. MacRae: I do not believe there is anyone from Mulgrave. There are two from Port Hawkesbury. The second guy on the list might possibly have been from Mulgrave, or his family was from Mulgrave or from up along that way.

Mr. Donald C. Slaunwhite, United Transport Union, Provincial Legislative Director: Mr. Chairman, may I clear that up? There are two different seniority lists. The one you have is

[Traduction]

Le président: On a l'impression que cela vous met quelque peu en furie. Parce que vous avez fait certains commentaires très virulents au sujet du CN.

M. Bennett: Tout cela est vrai.

Le président: Je crois que le terme «virulent» est le meilleur qualificatif. Des commentaires malicieux au sujet du CN. Pourtant, vous dites: «Mais si nous pouvions simplement leur faire comprendre la situation, si nous pouvions simplement changer leur style, si nous pouvions simplement les inciter à se rendre là-bas et à vendre certaines choses et à en vendre un peu plus, le problème pourrait être entièrement réglé.» Cela semble résumer votre point de vue.

M. Bennett: Nous croyons qu'un autre rôle du syndicat consiste à éduquer la direction.

Nous allons négocier avec eux collectivement. Nous leur écrivons au sujet d'apparentes violations de conventions collectives, des règlements, etc. Ce faisant, nous leur donnons à croire que s'ils avaient fonctionné plus efficacement ils auraient obtenu de meilleurs résultats.

Oui, bien sûr, il est préférable de connaître ses ennemis. Je travaille au Canadien National depuis 28 ans, et je suis un représentant syndical depuis 27 ans. Nous avons toujours été aux prises avec eux; toutefois, nous réussissons en même temps à nous entendre à la fin de la journée. Cependant, la situation est en train de changer.

Le sénateur Graham: J'aimerais poser une autre question, Monsieur le président. On vient tout juste de nous remettre un document qui contient le nom des employés appartenant à ce syndicat particulier.

De quelle région proviennent-ils? Sont-ils tous de la région du Cap-Breton? Où habitent-ils?

M. MacRae: L'homme dont le nom figure en haut de la liste est de Port Hawkesbury. Tous les autres sont des régions de Sydney et de North Sydney.

Pardon, deux d'entre eux sont de Port Hawkesbury. Tous les autres sont soit de North Sydney, soit de Sydney.

Le président: Cette liste constitue une liste d'envoi assez juste pour les prochaines élections, sénateur Graham.

Le sénateur Stewart: Ce sont les sénateurs qui aspirent à un statut légitime au titre de la nouvelle Constitution et qui se préparent en vue de leur élection. La subdivision de Sydney commence à Havre Boucher. Parmi les personnes dont le nom figure sur cette liste, combien vivent à Mulgrave? De tous les endroits en Nouvelle-Écosse qui ont été dévastés par des décisions gouvernementales concernant les transports, Mulgrave a été le plus touché. Combien de personnes dont le nom figure sur cette liste sont de Mulgrave?

M. MacRae: Je ne crois pas que personne vienne de Mulgrave. Deux de ces personnes sont de Port Hawkesbury. L'homme dont le nom figure en deuxième sur la liste pourrait être originaire de Mulgrave, ou encore sa famille est originaire de Mulgrave ou de quelque part par là.

M. Donald C. Slaunwhite, Directeur législatif provincial, Travailleurs unis des transports: Monsieur le président, puis-je préciser ce point? Il y a deux listes d'ancienneté. Vous avez en

[Text]

the Sydney list. Mulgrave would probably come under the Hopewell list. The problem is we do not have that list because the gentleman who was supposed to do it did not.

Senator Stewart: But the cut-off point is Havre Boucher and Mulgrave is east of Havre Boucher.

Mr. Slaunwhite: We do not have that list. People can move back and forth.

Mr. MacRae: I know because of working with the Stellarton crews that there isn't anyone on the Hopewell list from Mulgrave.

Senator Stewart: Could you get us a comparable list for the Hopewell division?

Mr. MacRae: That is what we were hoping to have.

Mr. Bennett: We will undertake to do that.

Mr. Slaunwhite: May I add something, Mr. Chairman? If this line is sold to a private operator and then three to five years down the road he goes belly up or bankrupt, that will affect a steel mill down there, Michelin Tire and many other industries that are rail sensitive. Then we will be into the problem of what to do with those people and their jobs.

As some people have been saying to the province, "Are you willing to take it over?" As I understand from Nova Scotia, we are in the position of selling off everything we have that causes any kind of a debt or a problem such as Sydney Steel, Nova Scotia Light and Power, as well as the liquor commission. That would be devastating, sir.

We have been badly off down here, and we really think the railway is important. I think it is important to have CN run this line, because it gives us a commitment and a hold on the country. Cutting them off is what you will be doing to those people in Sydney.

The Chairman: I think most of us around this table can understand that kind of argument. There is no question about it. As a matter of fact, as Al knows, my father was the first station master at Point Tupper in 1893, I believe. You heard our problem this morning. We are just trying to get at the facts. We could come out with a rousing, great crashing thing, saying, "Don't let them do it." That doesn't fly in the face of what they can do.

We have to face the question. We are not talking to an abandonment by the CN, that is true, but the fact is that we could be talking about abandonment in four years' time. It could be proven to be uneconomic in the same situation then. That is part of our conundrum.

We have a lot to gnaw on, I can assure you, and you have been very helpful. I thank you, gentlemen.

Mr. Bennett: I wish to thank you, Mr. Chairman, and senators. We have enjoyed the experience. Hopefully, we have been

[Traduction]

main la liste de Sydney. Les employés de Mulgrave seraient probablement recensés dans la liste de Hopewell. Le problème est que nous n'avons pas cette liste, parce que celui qui devait la préparer ne l'a pas fait.

Le sénateur Stewart: Cependant, la limite est Havre Boucher, et Mulgrave se situe à l'est de Havre Boucher.

M. Slaunwhite: Nous n'avons pas cette liste. Les gens peuvent aller et venir.

M. MacRae: Étant donné que j'ai travaillé avec les équipes de Stellarton, je sais que personne de Mulgrave ne figure sur la liste de Hopewell.

Le sénateur Stewart: Pourriez-vous nous fournir une liste comparable pour la division de Hopewell?

M. MacRae: C'est ce que nous espérons obtenir.

M. Bennett: Nous nous chargerons de l'obtenir.

M. Slaunwhite: Puis-je ajouter une chose, Monsieur le président? Si cette voie est vendue à un exploitant privé et que, trois ou cinq ans plus tard, celui-ci déclare faillite, cela aura des conséquences sur une aciérie établie là-bas, les pneus Michelin et bien d'autres industries liées au transport ferroviaire. Nous aurons alors le problème de régler le cas de ces personnes et de leurs emplois.

Comme certains l'ont affirmé aux autorités provinciales: «Êtes-vous prêts à en prendre la responsabilité?» D'après ce que je comprends de la Nouvelle-Écosse, nous sommes en mesure de vendre tout ce que nous possédons qui est une source d'endettement ou de problème, notamment Sydney Steel, Nova Scotia Light and Power, ainsi que la société des alcools. Monsieur, cela serait catastrophique.

Nous avons été en mauvaise posture ici, et nous croyons vraiment que le chemin de fer est important. Je pense qu'il est important de confier la gestion de cette voie au CN, car, ainsi, on s'engage à notre égard et nous avons une certaine emprise sur le pays. Si on nous écarte, vous traiterez les habitants de Sydney de la même façon.

Le président: Je crois que la plupart des personnes présentes autour de la table peuvent comprendre ce genre de point de vue. Cela ne fait aucun doute. En fait, comme Al le sait, mon père a été le premier maître de gare à Point Tupper en 1893, je crois. Vous avez entendu notre problème ce matin. Nous tentons seulement de nous attacher aux faits. Nous pourrions nous soulever et leur faire une déclaration fracassante du genre «Ne les laissez pas faire ça.» Cela n'aurait aucun poids face à ce qu'ils peuvent faire.

Nous devons regarder la situation en face. Nous ne parlons pas d'un abandon par le CN, c'est vrai; cependant, le fait est que nous pourrions parler d'abandon dans quatre ans. Il pourrait alors ne pas se révéler économique dans une situation identique. Cela fait partie de notre casse-tête.

Nous avons beaucoup de choses à ruminer, je peux vous l'assurer, et vous avez été d'une grande aide. Je vous remercie, Messieurs.

M. Bennett: Je tiens à vous remercier, Monsieur le président et Messieurs les sénateurs. Nous avons apprécié notre expérience. Nous espérons vous avoir été utiles. Nous vous remet-

[Text]

helpful. We will get you the information we promised as soon as we can.

The Chairman: We have two more witnesses to hear from.

Mr. Horodyski, I apologize to you before we start. I have that which you sent me. You said, "Please attach this supplement with my submission. I haven't made copies of this."

I think I received it today. Anyway, you can speak to it, and I will apologize to my colleagues in advance since I have the only copy. This supplement seems to be a statement of your third constitutional convention which was held in Halifax in September last.

Mr. Stan Horodyski, National Representative, CAW-Canada: That is correct, Mr. Chairman.

The Chairman: It is of a fairly general nature. Will you start with your first submission of which we have copies?

Mr. Horodyski: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Who is with you?

Mr. Horodyski: Honourable members of the committee, to my far left is Mr. John Merritt, who is our System Safety, Health and Legislative Coordinator, who is out of Sarnia. He represents CN membership. To my immediate left is Mr. Tom Wood, who is the President, Local 100. To my right is Mr. Steve Jurcina who is the local chairman for our group in Sydney, Nova Scotia.

Mr. Chairman, we appreciate very much the opportunity to appear before this committee. I suppose, speaking on my own behalf, 6:55 p.m. in Ottawa is rather appropriate for me, being from Vancouver. It is still early in the day.

We are here on a very important topic. It is extremely important that we, on behalf of our membership within the Canadian Autoworkers, present our views with respect to the proposed sale by Canadian National. I should say at the outset, while CAW, if I can use the shortened name of our organization, represents some 125,000 workers in the transportation industry, in rail we represent something in the order of 7,000 workers. They are railway carmen. They are the tradespeople who were formerly with the Brotherhood of Railway Carmen, which merged with us in 1990.

Invariably, I am asked what is a railway carman. We are the tradespeople who build, repair and maintain rolling stock. In addition, we are those tradespeople who ensure the application of various regulations and standards, including inspection and brake testing of rolling stock across the country, wherever we are assigned. You will find railway carmen on all railways in Canada, including the smaller provincial lines.

We are here as an organization extremely unhappy about the proposed sale by Canadian National.

[Traduction]

trons le plus tôt possible les renseignements que nous vous avons promis.

Le président: Il nous reste deux témoignages à entendre.

M. Horodyski, je tiens à vous présenter mes excuses avant que nous ne commencions. J'ai en main ce document que vous m'avez envoyé. Vous aviez demandé: «Veuillez joindre ce supplément à mon mémoire. Je n'ai pas fait de copies de ce document.»

Je crois l'avoir reçu aujourd'hui. De toute façon, vous pouvez nous dire ce qu'il contient; je m'excuse à l'avance auprès de mes collègues, puisque je détiens l'unique exemplaire. Ce supplément semble être un rapport de votre troisième congrès constitutionnel, qui a eu lieu à Halifax en septembre dernier.

M. Stan Horodyski, représentant national, TCA: C'est exact, Monsieur le président.

Le président: C'est un document de nature assez générale. Souhaitez-vous commencer par votre première présentation, dont nous avons des exemplaires?

M. Horodyski: Merci, Monsieur le président.

Le président: Qui vous accompagne?

M. Horodyski: Messieurs les sénateurs, à mon extrême gauche se trouve M. John Merritt, notre coordonnateur législatif de la sécurité du système et de la santé, qui vient de Sarnia. Il représente les membres du CN. À ma gauche se trouve M. Tom Wood, président de la section locale 100. À ma droite se trouve M. Steve Jurcina, président local de notre groupe à Sydney, en Nouvelle-Écosse.

Monsieur le président, nous apprécions beaucoup l'occasion de comparaître devant votre Comité. Pour ma part, je trouve que sept heures moins cinq à Ottawa est une heure très convenable, étant donné que je suis de Vancouver. Il est encore très tôt.

Nous sommes ici pour parler d'un sujet très important. Il est extrêmement important qu'au nom de nos membres du syndicat national des travailleurs de l'automobile, nous présentions nos points de vue en ce qui concerne la vente proposée par le Canadien National. Je dirais au départ que, même si TCA-Canada, si je peux utiliser le nom abrégé de notre organisation, représente quelque 125 000 travailleurs de l'industrie des transports, du côté du transport ferroviaire, nous représentons environ 7000 travailleurs. Ce sont des wagonniers. Ces ouvriers appartenaient auparavant à la Fraternité des wagonniers, avec laquelle nous avons fusionné en 1990.

Invariablement, on me demande ce qu'est un wagonnier. Nous sommes les ouvriers qui construisent, réparent et entretiennent le matériel roulant. En outre, nous sommes les ouvriers qui veillent à l'application des divers règlements et normes, y compris l'inspection et la mise à l'essai des freins de matériel roulant dans l'ensemble du pays, quel que soit l'endroit où nous sommes affectés. Vous verrez des wagonniers sur tous les chemins de fer du Canada, y compris les petits réseaux provinciaux.

Nous sommes ici pour représenter une organisation qui est très mécontente de la vente proposée par le Canadien National.

[Text]

I will not read the brief, members of the committee. We came in later in the day today and we understand there have been many presentations given to you in terms of the land and the layout of the property involved in the Truro-Sydney line. We highlight that in our submission to you.

In our opinion, it is a significant piece of land and a valuable asset to the CN system.

The history of this line is one that we feel is significant in terms of the development of the local area and, generally, in Atlantic Canada. Certainly, when one considers the possible sale and whatever may flow from that, it has a significant effect on that region of Canada.

As an organization, we view the sale of any portion of Canadian National like severing a limb from a body. That has been expressed very articulately by some of the other speakers and by some of my brothers in the other organizations. So we take a very strong view of any part of the main system being sold off.

It is ironic, but in the days when Canada was born as a nation, many small operations, such as what is being proposed here, were coupled together to link this country and to link Canadian National. We might say that the same thing holds true for CP, given that was the first system to really tie Canada together under Confederation.

We do not have before us today all the legal ramifications in support of what went into the concept of Canada in terms of the original dominion with the first three Atlantic provinces that formed the dominion, but we feel that there is a significant issue here relative to the inception of Canada, starting with the BNA Act. There may well be challenges down the road, and there may well have been challenges to that aspect of what may take place in this proposed sale. But we feel the whole situation involving the proposed sale is one that ties in with the building of this railway and whether or not rights of individual Canadians are being affected and taken in such a way that they are not equal to other Canadians.

When we talk about the viability of the Truro-Sydney line, we look at the development of that property, and it fits in with the overall pattern and policy of Canadian National because, in the last 10 to 15 years approximately, there is no question that Canadian National has implemented a downsizing, a reorganization, if you will, of the system. With it, of course, have been many changes, changes that have affected our membership as tradespeople on the railway.

There has been discussion earlier with respect to productivity and changes that have developed either through the collective bargaining process or the straight matter of the industry keeping pace with the times because of the competitiveness. There has been a lot of change. We are seeing carmen today utilized as effectively as possible. Our numbers are down, yes. Rationalization has caused shops to close. The company is

[Traduction]

Je ne lirai pas le mémoire, Messieurs les sénateurs. Nous sommes arrivés plus tard au cours de la journée, et nous avons appris que bien des exposés avaient été faits concernant le terrain et l'aménagement de la propriété touchée par la voie Truro-Sydney. Nous soulignons ce point dans notre mémoire.

À notre avis, ce terrain est important et constitue un actif précieux pour le réseau du CN.

Nous croyons que cette voie a une histoire importante en ce qui concerne l'expansion de la région et, en général, de la région de l'Atlantique. Lorsqu'on considère la vente possible et les résultats qui pourraient en découler, on constate qu'elle a sûrement une influence considérable sur cette région du Canada.

Notre organisation considère que la vente de tout tronçon appartenant au Canadien National correspondrait à une amputation. Certains autres orateurs ont exprimé ce point très clairement, de même que certains de mes confrères des autres organisations. Nous adoptons donc une position très ferme en ce qui concerne la vente de toute portion du réseau principal.

Il est ironique de constater que, à l'époque où le Canada est né en tant que nation, nombre de petites sociétés, comme ce qui est proposé ici, se sont unies pour relier les régions de notre pays ainsi que le Canadien National. On pourrait dire que la même chose est vraie du CP, étant donné qu'il s'est agi du premier réseau à vraiment relier toutes les régions du Canada dans le cadre de la Confédération.

Nous ne connaissons pas aujourd'hui toutes les ramifications juridiques qui ont sous-tendu le concept de Canada dans le cadre du dominion original avec les trois premières provinces de l'Atlantique qui formaient le dominion, mais nous estimons qu'il y a ici une question très importante liée à la création même du Canada, et qui remonte à la promulgation de l'AANB. Il est bien possible que nous devions relever des défis plus tard, et il est bien possible que cet aspect de ce qui se produira dans le cadre de la vente proposée soit remis en question. Mais nous estimons que toute la situation liée à la vente proposée est liée à la création de ce chemin de fer plutôt qu'au fait de déterminer si les droits de chacun des Canadiens sont touchés d'une telle façon que tous les citoyens canadiens ne sont plus égaux.

Quand nous parlons de la viabilité de la voie principale reliant Truro à Sydney, nous regardons l'expansion de cette propriété, qui s'insère dans la politique et le cadre global du Canadien National: il est indubitable qu'au cours des dix à quinze dernières années, environ, le Canadien National a procédé à une rationalisation, à une restructuration, si vous voulez, de son réseau. Cela s'est accompagné de nombreux changements, des changements qui ont influé sur nos membres, en leur qualité de personnes de métier du secteur ferroviaire.

On a discuté plus tôt de la productivité et des changements qui se sont produits soit en raison du processus de négociation collective ou du fait pur et simple que le secteur doit évoluer avec son temps en raison de la compétitivité. De nombreux changements se sont produits. Aujourd'hui, on utilise les services des wagonniers de la façon la plus efficace possible. Nous sommes effectivement moins nombreux. La rationalisation a été telle que certains ateliers ont dû fermer leurs portes. La

[Text]

attempting to utilize our membership in the work force in the most efficient manner.

In terms of the collective bargaining, whatever is put on the table, generally, from our point of view, we are prepared to address. But at the end of the day, we have a responsibility to represent our membership and, at the same time, recognize that the bread and butter that our people secure is a result of their jobs.

There are a lot of changes happening right now within rail that are being heard in other forums. For example, not only Canadian National, but Canadian Pacific and Via Rail currently have an application before the Canada Labour Relations Board to rationalize the number of organizations, unions, on the property. I should mention that in passing. There are things occurring out there that are having a significant impact on rail generally.

We submit that the rail line, Truro-Sydney line, is one that has been maintained in good condition. I do not have the expertise to give you costing and whatnot, but Brother Gary Coster earlier made reference to maintenance away, maintaining track, et cetera. This is one area of the rail operation that we feel is inherent and absolutely essential to be competitive, obviously.

The same holds true for the cars and the equipment that runs on it. In this instance, we feel they have been maintained and kept up to snuff in such a way that we feel we are in a competitive position, whatever other mode is facing CN.

I make reference in our submission to rail safety. Our concern here is, if in fact the rail line is sold off, it is our understanding that if a private operator were to assume ownership, the province of Nova Scotia, at the present time, does not have any legislation that is equivalent to what we have under the federal jurisdiction. By that I mean the various safety provisions and standards that are laid down under the current legislation federally. Therefore we would see an entirely different structure of operations in terms of safety, regulations and maintenance of that line.

It certainly raises a lot of fears in our mind, because, in order to be competitive today, of course, railways have to compete not only against all modes but they have to get into the marketplace in all commodities. In that sense, the rail line will be transporting, in all likelihood, dangerous commodities and so on, which make it imperative that it is a safe operation.

We have listed a number of shippers that currently utilize Canadian National. I do not think I will read them out to you, but we point out, in our submission, in support of the viability of that line, several shippers that are on the threshold of either expanding their operation or have potential for more, and perhaps more importantly, that are extremely dependent on rail for the viability of their operation.

[Traduction]

société essaie d'utiliser de la façon la plus efficace possible le services de nos membres qui font partie de son effectif.

En ce qui a trait à la négociation collective, de façon générale, de notre point de vue, nous sommes disposés à étudier toutes les propositions formulées. Mais à la fin de la journée, nous sommes responsables devant nos membres et, dans un même temps, reconnaissons que nos membres tirent leur pain quotidien de leur emploi.

Dans le secteur ferroviaire il se produit actuellement de nombreux changements, tout comme dans d'autres secteurs. Par exemple, non seulement le Canadien National, mais également le Canadien Pacifique et Via Rail ont présenté une demande auprès du Conseil canadien des relations de travail pour rationaliser le nombre d'associations, de syndicats, avec lesquels ils traitent. Je mentionne ce fait en passant. Il y a des choses qui se produisent qui ont un impact marqué sur l'ensemble du secteur ferroviaire.

À notre avis, la voie qui relie Truro à Sydney a été maintenue en bon état. Je n'ai pas les connaissances spécialisées nécessaires pour vous donner une idée du coût et d'autres données de ce genre, mais M. Gary Coster a fait allusion plus tôt à la maintenance, à l'entretien de la voie, etc. Il s'agit là d'un aspect des activités ferroviaires qui, selon nous, est inhérent au secteur et absolument essentiel, de toute évidence, à la compétitivité.

La même considération s'applique aux wagons, aux voitures et au matériel roulant. Dans le cas qui nous occupe, nous estimons que ces éléments ont été bien entretenus et gardés en excellent état, de sorte que nous nous trouvons, à notre avis, dans une position concurrentielle, quels que soient les autres modes auxquels fait face le CN.

Je me reporte à notre mémoire sur la sécurité des voies. À ce titre, notre préoccupation est la suivante: si, de fait, la voie est vendue, nous croyons comprendre que si un exploitant privé en devenait propriétaire, la province de Nouvelle-Écosse ne dispose pas, pour l'instant, d'une loi équivalente aux dispositions législatives promulguées par le fédéral. Par là, j'entends que les diverses dispositions et normes relatives à la sécurité qui ont été enchâssées dans la législation fédérale courante. Par conséquent, la structure des activités serait complètement différente sur les plans de la sécurité et de l'entretien de cette voie, ainsi que des règlements qui la régissent.

Un tel état de choses suscite bien des craintes parce que, manifestement, pour être concurrentiels, de nos jours, les chemins de fer doivent non seulement concurrencer tous les autres modes de transport, mais ils doivent également se retrouver dans le marché de toutes sortes de biens. Ainsi, les chemins de fer transporteront, selon toute vraisemblance, des produits dangereux et d'autres produits du genre, de sorte qu'il est impératif que les installations soient parfaitement sûres.

Nous avons énuméré un certain nombre d'expéditeurs qui recourent actuellement au Canadien National. Je ne crois pas que je vais vous en lire la liste, mais nous soulignons, dans notre mémoire, pour étayer la viabilité de cette voie, le fait que plusieurs expéditeurs sont sur le point de donner de l'expansion à leurs activités ou peuvent le faire et, ce qui est peut-être le

[Text]

So if, in fact, the rail line were sold off for some reason—our information is that the short list is now three potential buyers, and our information is that they are all American firms based out of the United States who operate as any corporation, wherever you go in the world and including the United States, are in business to make money.

If, in fact, that doesn't materialize, where do they cut? What happens to that line? All sorts of thoughts come to mind, as a railway carman, in terms of how they shave dollars and where they cut corners. Our experience is, one, they would let the right of way go to an extent; two, they would let the equipment, the rolling stock, start to lose some of the normal maintenance practises, and attempt to ensure their bottom line is protected in that manner. It would lead to something that I do not think anyone wants to see occur.

I am not trying to put a bad reflection on any potential buyers, but the facts are that that rail line, as it is now, is part of a system that ensures that it is maintained at a standard right across the country. While we have good corporate citizens out there, we need the watchdogs. I am sure Canadian National would agree. Institutions by Transport Canada, the Transportation Safety Board, these agencies are there as watchdogs and they are absolutely essential. To an extent, that is what railway carmen are, at least those in running yards. That is why, at times, we get in the way. If we identify a defect on a boxcar and we say that car is not fit to go, it disrupts the operation to that extent. However it is the safety net. It is the safety factor that we are ensuring there.

Our submission is that, if that line is sold, it will jeopardize the future viability of a number of shippers in that particular region of eastern Canada. The effects of that will be devastating to the economy of a lot of locations that have, over the years, aspired to improve their lifestyle and their ability to educate their families and have a decent home and get on to better things in life.

Yes, as a national organization, we support the national Canadian National. We talked earlier that perhaps one way to describe what is happening here, it is like putting the caboos before the engine, and you normally do not do that. Today we know most caboos are gone and they have that little black box at the tail end of the train. But we maintain that this involves the whole question of transportation in Canada, and specifically rail, as it applies to this situation.

There is today, under way, a Royal Commission studying, you might say, the total question of rail transportation, albeit

[Traduction]

plus important, dépendent étroitement du secteur ferroviaire pour assurer la viabilité de leurs activités.

Ainsi, en fait, si la voie était vendue pour une raison ou pour une autre—selon les renseignements que nous possédons, trois acheteurs éventuels se retrouvent maintenant sur la liste courte, et nous croyons savoir qu'il s'agit de trois entreprises américaines dont le siège social est situé à l'extérieur des États-Unis et qui exercent leurs activités comme toute entreprise, où que vous alliez dans le monde, y compris aux États-Unis—et dont l'objectif consiste à faire de l'argent.

Si, de fait, cette vente ne se concrétise pas, où procédera-t-on à des coupures? Qu'arrivera-t-il à cette voie? Toutes sortes de pensées viennent à l'esprit de tout wagonnier en ce qui concerne la façon dont l'entreprise peut faire des économies et couper les coins ronds. D'après ce que nous savons, la société se départirait, dans une certaine mesure, de l'emprise du chemin de fer; elle laisserait ensuite le matériel, le matériel roulant, dépérir du fait qu'il ne serait plus soumis aux pratiques d'entretien normales, et elle essaierait de protéger de cette façon ses profits. Une telle conjoncture mènerait à une situation que personne, à mon avis, voudrait voir se produire.

Je ne veux pas présenter les acheteurs éventuels sous un jour défavorable, mais le fait est que la voie de chemin de fer qui nous occupe, dans son état actuel, fait partie d'un réseau que l'on veille à entretenir pour qu'il réponde à une norme unique d'un bout à l'autre du Canada. Même si certaines entreprises sont de bons citoyens, nous avons besoin des chiens de garde. Je suis sûr que le Canadien National sera du même avis. Des instances créées par Transports Canada, le Bureau de la sécurité des transports Canada, voilà autant d'organismes qui font office de chiens de garde, et ils sont absolument essentiels. Dans une certaine mesure, les wagonniers jouent le même rôle, du moins ceux qui travaillent dans la circulation. Voilà pourquoi, quelquefois, nous nous interposons. Si nous déterminons qu'un wagon présente une défectuosité et que nous disons que ce wagon ne peut, de ce fait, être utilisé, cela perturbe d'autant les activités de l'entreprise. Toutefois, il s'agit d'un filet de sécurité. Notre intervention vise à assurer la sécurité.

À notre avis, si la voie est vendue, cela minera la viabilité future d'un certain nombre d'expéditeurs de cette région de l'est du Canada. Les effets de la vente seront dévastateurs pour l'économie d'un grand nombre de localités qui, au fil des ans, aspiraient à améliorer leur mode de vie, leur capacité de faire instruire leur famille, d'avoir un foyer décent et de jouir d'une meilleure vie.

Oui, en tant qu'association nationale, nous appuyons le Canadien National. Plus tôt, nous avons décrit la situation qui se déroule ici en disant que cela revenait à placer le wagon de queue devant la locomotive, et l'on ne fait habituellement pas cela. Aujourd'hui, nous savons que la plupart des wagons de queue sont chose du passé et que l'on utilise la petite boîte noire installée à la queue du train. Mais nous maintenons que cette question touche l'ensemble des transports au Canada, et particulièrement le secteur ferroviaire, dans la mesure où cela s'applique à la situation ici.

De nos jours, une commission royale d'enquête est en train d'étudier, pourrait-on dire, toute la question du transport fer-

[Text]

mainly tied to the passenger end. We submit that it has an integral role within the whole question of where this country is going in transportation.

We think it would be wrong and we heard your questions earlier about the Goderich line and the Canada Western line, the one that handles primarily grain, and its effect and where that plays a similar role to what may occur here. We say all of these proposed sales and shortline operations should not take place until such time—and the people that are elected on the Hill, I suppose, ultimately must make a decision and come to grips with it.

But as an organization, CAW says that it is absolutely essential that a national transportation policy be put into place, one that reflects the needs right across Canada, and attempts to integrate and effectively put together, not only passenger, but rail freight operations, one that will be viable and meet the needs and continue to protect the interests of Canadians and of shippers, people who have put their whole lives into building a business and could be in jeopardy.

There is also the question of a level playing field that so often comes to the forefront, particularly from rail people. Yes, people from rail management and rail labour are always there to argue the same point, because of the manner of subsidies, because of the whole issue of disbursement of funds for highways, and the fact that railways must maintain primarily their own plant.

So there are pressures on the industry in that respect. Again, we feel it imperative that this whole area of abandonment or sales, particularly sales, that may involve foreign owners—with all due respect to our American friends—who do not have the same commitment, who do not have the same feel or connection to this Canadian country that we care so much about, and more importantly, that fibre, that link that ties us from coast to coast.

I happen to be from the west coast. To me, it was a sad day when they closed the Newfoundland railway. It has happened. We are in the CAW now, yes. I was the President of the former Brotherhood of Railway Carmen. We are going to do everything possible—CAW is new in rail, but we are telling them what we know and we are asking for their support. We are working very hard to ensure that we get the message out as an organization. We think Canadians are damned concerned out there that no significant moves are made until we get this whole idea of national integrated transportation system put together.

Somebody in the political field or in the stripes of the federal government are obviously going to make major decisions at some point. One, we think that this commission, the Royal

[Traduction]

roviaire, encore qu'elle s'attache principalement au transport de passagers. À notre avis, cette commission a un rôle intégral à jouer dans toute la question de l'avenir du Canada au regard des transports.

Nous croyons qu'il serait erroné—et nous avons entendu vos questions plus tôt concernant la voie de Goderich et la voie à destination de l'Ouest du Canada, celle qui sert principalement au transport du grain, sur ses effets et sur le fait que la situation dans ce cas peut être comparable à celle que nous vivons ici. Selon nous, toutes ces ventes proposées et la création de ces voies secondaires ne devraient pas survenir avant que—et les représentants élus sur la colline parlementaire devraient, en dernière analyse, je suppose, prendre une décision et s'attaquer au problème.

Mais en tant qu'organisation, TCA Canada déclare qu'il est absolument essentiel qu'une politique nationale en matière de transport soit mise en place, une politique qui traduise les besoins de tous les Canadiens et qui tente d'intégrer et d'harmoniser efficacement non seulement les activités de transport de passagers, mais aussi celles liées au transport de fret, une politique qui sera viable et satisfera aux besoins des Canadiens et des expéditeurs, tout en continuant à protéger leurs intérêts, car ces personnes ont passé toute leur vie à créer une entreprise et pourraient être menacées.

En outre, la question de l'équité est si souvent soulevée et mise à l'avant-plan, particulièrement par les membres du secteur ferroviaire. Oui, les représentants du syndicat et du patronat dans le secteur sont toujours en train de débattre la même question, en raison de la façon dont les subsides sont octroyés, en raison de toute la question des fonds qui ont été consentis pour la construction de grandes routes et du fait que les chemins de fer doivent surtout faire cavalier seul.

Ainsi, des pressions s'exercent sur le secteur à cet égard. Encore une fois, nous croyons qu'il est impératif que toute cette question d'abandon des voies ou de vente, particulièrement à des acheteurs étrangers—avec tout le respect que je dois à nos amis américains—qui n'ont pas le même engagement face au Canada, qui n'éprouvent pas les mêmes sentiments ni ne se sentent liés comme nous à notre pays—et ce qui est plus important, je crois que c'est cette fibre, ce lien qui nous unit, d'un océan à l'autre.

Pour ma part, je viens de la côte ouest. À mes yeux, le jour où on a fermé la voie à destination de Terre-Neuve était un jour de grande tristesse. C'est arrivé. Nous faisons maintenant partie de TCA Canada. J'étais président de l'ancienne Fraternité des wagonniers de chemin de fer. Nous allons faire tout notre possible—TCA Canada est un nouvel arrivant dans le secteur ferroviaire, mais nous leur disons ce que nous savons et nous leur demandons leur aide. Nous travaillons très dur pour nous assurer que, en tant qu'organisation, nous lançons un message clair. Nous croyons que les Canadiens sont diablement préoccupés par le fait qu'aucune mesure significative ne sera prise avant que nous n'ayons réglé une fois pour toutes la question du réseau de transport national intégré.

Manifestement, un homme politique ou un membre du gouvernement fédéral prendra des décisions importantes à un moment donné. D'abord, nous croyons que cette commission,

[Text]

Commission that has held extensive hearings, will be a factor. We think the effects of privatization now will hurt us badly in the months and years ahead unless we first put some thoughts into where we are going as a country as a whole on transportation.

We have seen on CN—and I am not as familiar as some people with respect to the CN route experience, but I believe that sale by CN has caused more concern by more Canadians, and especially workers on the railway, to see an operation within CN that has had a history as long as the shops that I worked in and the repair tracks, the train yards, disappear.

Yes, there will be changes. Nothing stands still. We had 100 years of history as the Brotherhood of Railway Carmen. We are no longer carmen, we are part of the CAW. And yes, CN route may have run into problems. But we are concerned with what has been the end result. There was a buyer and now they have gone broke, they are defunct.

Looking at the black side of a sale of Sydney-Truro line to a foreign owner, and let's assume the same, let's think of the worst-case scenario. Where will that leave the people in that region of Atlantic Canada? We are fearful that it will downgrade and hurt the economy for our members in that region of the country.

There has been a major swing to road transport. Trucks are coming on more and more. We think this is part of the problem that exists out there in terms of rationalizing costs. Highways now are overcrowded and the highways in eastern Canada are not adequate to add heavy trucks to any large degree. That is our submission. We think there ought to be the blending of the rail and the road to serve the customers. But to lose rail, which we potentially could do here, could seriously jeopardize our highways.

Mr. Chairman, I would like to read something that we put together here this afternoon, maybe just take some excerpts out of it. I mentioned earlier the BNA Act, and I do not profess to be an expert on it. I read a court decision on the E & N Railway on Vancouver Island, resulting from the proposal to rationalize that passenger operation. The province of B.C. took the matter to court. As I understand the decision of the Supreme Court, the reference was made to the BNA Act and the conditions of Confederation by the province of British Columbia and several matters relating to the whole question of B.C. annexing the rest of the dominion come into play.

We see the similar sort of connotation of our history as a country into the national rail system, with respect to rights and entitlements, yes, in the Sydney-Truro line and that area of the country. It is ironic, we are talking about the region of the country that really started it all. The history goes back to the beginning of our country. We feel, presently, Canadians are in

[Traduction]

la Commission royale d'enquête qui a tenu de nombreuses audiences, sera un facteur déterminant. Nous croyons que les effets de la privatisation nous touchera durement au cours des mois et des années à venir à moins que nous ne puissions essayer de déterminer où s'en va le Canada dans son ensemble au chapitre du transport.

Nous avons vu le CN—je ne connais pas aussi bien que d'autres personnes le dossier du CN, mais je crois que cette vente par le CN a causé bien des préoccupations chez un grand nombre de Canadiens, et particulièrement des travailleurs du secteur ferroviaire, qui craignent de voir disparaître une composante du CN qui a une histoire aussi longue que les ateliers dans lesquels j'ai travaillé, de voir disparaître aussi les voies de réparations, les parcs à matériel remorqué.

Oui, il y aura des changements. Rien n'est immuable. La fraternité des wagonniers de chemin existe depuis 100 ans. Nous ne sommes plus des wagonniers, nous faisons maintenant partie de TCA Canada. Et effectivement, il est possible que la voie du CN soit en butte à certains problèmes. Toutefois, nous nous préoccupons du résultat en bout de ligne. Il y avait un acheteur, et maintenant il a fait faillite, il n'existe plus.

Si l'on s'attache au mauvais côté de la vente à un acheteur étranger de la voie reliant Sydney à Truro, partons de la même hypothèse—envisageons le pire scénario. Qu'advient-il des habitants de cette région des Maritimes? Nous craignons qu'une telle éventualité ne favorise le déclin de l'économie et, partant, fasse du tort à nos membres de cette région du pays.

On recourt de plus en plus au transport routier. Les camions servent de plus en plus. À notre avis, cela est une facette du problème lié à la réduction des coûts. Les grandes routes sont actuellement trop achalandées, et celles de l'est du Canada ne sauraient accommoder une circulation accrue de camions lourds. Voilà notre opinion. Nous croyons que l'on devrait servir les consommateurs en utilisant également le transport ferroviaire et le transport routier. Cependant, le fait de perdre la composante ferroviaire—ce qui pourrait se produire dans le cas qui nous occupe—pourrait compromettre de façon marquée notre réseau routier.

Monsieur le président, j'aimerais vous lire quelque chose que nous avons produit cet après-midi, peut-être certains extraits. J'ai mentionné plus tôt l'Acte de l'Amérique du Nord britannique, et je ne prétends aucunement être un expert sur la question. J'ai lu un arrêt de la Cour relatif aux chemins de fer E & N de l'Île de Vancouver, résultant du projet de rationaliser les activités de transport de passagers de cette entreprise. La province de Colombie-Britannique a porté l'affaire devant les tribunaux. Si je comprends bien la décision rendue par la Cour suprême, cette allusion à l'AANB aux conditions de la Confédération touchant la province de Colombie-Britannique—et plusieurs questions relatives à l'éventualité que la Colombie-Britannique annexe le reste du dominion entrent en jeu.

L'histoire de notre pays et l'établissement d'un réseau ferroviaire national se caractérise par le même genre de connotation en ce qui a trait aux droits—dans la voie principale reliant Truro à Sydney et dans cette région du pays. Ironiquement, nous parlons de la région du pays où tout a commencé. L'histoire remonte aux débuts du Canada. Nous croyons—à l'heure

[Text]

a major debate on our Constitution and all of those related areas that really cut into the matter we could be talking about here. That is the severing of a line.

I have heard it called different, a main line or a branch line or a section of a core. We submit it is a part of the main line that runs from Vancouver Island to Sydney. At one time it was Newfoundland. Now, it is Sydney. I think Sydney is the extreme eastern end of the main line at CN. I could be corrected on that.

But within the context of that, we feel that Canadians in that part of the country have a right to retain rail the same as we do in Vancouver or British Columbia or Saskatchewan or other parts. We submit that given, as I mentioned, Mr. Chairman, and members of the committee, the process under the current act to abandon by Canadian National is quite clear, or at least it is laid out in legislation. If we see another owner who comes under the province of Nova Scotia, those rights of those citizens of Canada to argue that point, is severely jeopardized. Because the legislation in Nova Scotia, as we understand it, does not parallel or equal the rights that are spelled out under, for example, the National Transportation Act which is the primary piece of legislation affecting abandonment.

As of late, even our Prime Minister has been making many, many statements with respect to unity and the need to pull together. While the major focus has been on the question of Quebec and where it sits in Confederation, we submit that the concern is right across. It is not unique to Quebec. Yes, it includes a matter of something like a national rail system. We think as Canadians talk out there, and I am no expert on Constitution, but the fibre, the main link—and I have been around rail a long time. I did not know I was that much older than my Brother Bennett. But I am hovering around a pretty major figure there, and I guess I show it.

Senator Stewart: You look very young.

Mr. Horodyski: I started with CN rail in 1952. What does that tell you? I have seen a hell of a lot of change. I remember CN when the corporation talked about shipping by rail.

Senator Graham: Would you like Brother Bennett to negotiate your retirement?

Mr. Horodyski: I don't know. I am not ready to retire and neither are any of our members. My brother to the right here, who has 26 years with Canadian National, has already received a notice of layoff from CN. I will not leave his side over the next while, because he is not ready to retire. If I am older than he is and I am not ready to retire, there is no way he is.

We have seen our operation and numbers pared down to meet the competitive situation out there, but we will fight like hell to keep CN intact. Yes, there is a procedure. It may happen. I think that there are changes happening in the Canadian

[Traduction]

actuelle, les Canadiens sont plongés dans un débat majeur sur la Constitution et sur toutes les questions connexes qui sont directement liées à la question dont nous pourrions parler ici. Nous parlons de l'élimination d'une voie.

J'ai entendu des gens l'appeler différemment: voie principale, voie secondaire ou section d'un réseau clé. Nous considérons le tronçon comme une partie de la voie principale qui relie l'Île de Vancouver à Sydney. A une certaine époque, c'était Terre-Neuve. Maintenant, c'est Sydney. Je crois que Sydney est le point situé à l'extrémité est de la voie principale du CN. Vous pourrez me corriger si j'ai tort.

Mais dans ce contexte, nous estimons que les Canadiens de cette région ont le droit de continuer d'avoir accès au réseau ferroviaire tout comme nous, à Vancouver, en Colombie-Britannique, en Saskatchewan ou dans d'autres régions du pays. À notre avis, étant donné, comme je l'ai mentionné, Monsieur le président et Messieurs les sénateurs—le processus prévu en vertu de la loi actuelle en vertu duquel le Canadien National veut abandonner la voie est très clair, ou du moins il a un fondement législatif. Si nous voyons arriver un autre propriétaire—en Nouvelle-Écosse, le droit de ces citoyens du Canada de remettre cela en question est grandement compromis. Parce que la loi de la Nouvelle-Écosse, telle que nous la comprenons, ne prévoit pas des droits parallèles ou égaux à ceux qui sont énoncés dans, disons, la Loi sur les transports nationaux, qui est le principal document législatif touchant l'abandon.

Dernièrement, même notre Premier ministre a fait de très nombreuses déclarations concernant l'unité et la nécessité de travailler de concert. Bien que l'accent ait porté sur la question du Québec et de sa place dans la Confédération, nous croyons que la préoccupation est généralisée. Elle ne touche pas seulement le Québec. Oui, elle a trait à quelque chose comme un réseau ferroviaire national. Nous croyons, comme le disent les Canadiens,—et je ne suis pas un expert de la Constitution, mais la fibre, le lien commun—et je suis dans le secteur ferroviaire depuis longtemps. Je ne savais pas que j'étais à ce point plus âgé que M. Bennett. Mais je suis sur le point de passer le cap d'un âge relativement avancé, et j'imagine que ça paraît.

Le sénateur Stewart: Vous avez l'air très jeune.

M. Horodyski: J'ai commencé à travailler au CN en 1952. Qu'est-ce que cela veut dire? J'ai vu beaucoup de choses changer. Je me souviens du CN à l'époque où on parlait d'expédition par train.

Le sénateur Graham: Aimeriez-vous que M. Bennett négocie votre retraite?

M. Horodyski: Je ne sais pas. Je ne suis pas prêt à prendre ma retraite, pas plus que les autres membres d'ailleurs. Mon confrère ici à droite, qui travaille depuis 26 ans au Canadien National, a déjà reçu un avis de licenciement. Je ne le laisserai pas tomber parce qu'il n'est pas prêt à prendre sa retraite. Je suis plus vieux que lui et je ne suis absolument pas prêt à cesser de travailler.

Nous avons vu l'entreprise réduire ses activités et son effectif afin d'être compétitive, mais nous nous battons pour que le CN continue d'exister. Oui, il y a des mesures à prendre. Ce sont des choses qui arrivent. Je pense qu'il y a beaucoup de

[Text]

transportation field. There has been a thrust north-south, and that was the theme that was built into the National Transportation Act. There is no question about that. Just like we have to renegotiate or come in with ideas at the bargaining table to counter what is happening within rail and what management must do to meet their needs, we will do likewise from the collective bargaining side. As much as possible, however, we will fight as Canadians to retain our rights.

The people of Cape Breton currently enjoy the rail link from Sydney, Nova Scotia, on Cape Breton Island to Truro, Nova Scotia, on mainland Nova Scotia. I do not know the real history there, but when we talked this afternoon and Steve related how the causeway was built to Cape Breton, it makes me think that it is similar to what we have with P.E.I., where the link to that province from the mainland was provided by Marine Atlantic.

The same relationship exists between the causeway and the link to the national system. The people of Nova Scotia are linked to the rest of Canada by way of a rail line across Canada, with the citizens of Halifax linking into the main line at Truro. Hence, all of Nova Scotia is connected to all of Canada.

The Canadian National Railway was put into place as a crown corporation to run the rail link across Canada for the people of Canada. As such, Canadian National is answerable to the Parliament of Canada and ultimately to Canadian citizens.

The Government of Canada has enacted various pieces of legislation which Canadian National is subject to. Of course, we know other railways are subject to the same legislation. Such legislation includes the National Transportation Act, which includes certain provisions for abandonment of branch lines. We submit that for CN to apply to abandon that line would naturally, in our view, receive a considerable amount of opposition, because there is, as we understand it, a reasonably viable operation that is making money. That is the bottom line right now as we understand it. We could be wrong, but that is our information.

I will read again from what we put together this afternoon. We have to question what will happen to a rail line should one of the American firms decide to sell off the property and assets of this line or simply go out of business. We believe Canadian National Railway is intentionally trying to circumvent the laws put in place to protect the various communities across Canada from the loss of their rail line. Should you decide there are too many factors to consider prior to the sale of the line, we urge you to use your influence to restrict or see to it that the sale does not take place.

Of course, that is our message to you as a committee. We know at the end of the day you will hear lots of other submis-

[Traduction]

changements qui arrivent au Canada dans le domaine des transports. Un axe nord-sud s'est établi, et c'est cette vision qu'on a intégrée à la Loi sur les transports nationaux. Il n'y a aucun doute là-dessus. De la même façon que nous devons renégocier ou arriver à la table de négociations avec de nouvelles idées, pour faire contrepoids à ce qui arrive dans l'industrie du transport ferroviaire et à ce que la direction doit faire pour répondre aux besoins de l'entreprise, nous ferons la même chose, mais du point de vue de la négociation collective. En tant que Canadiens, nous nous battons autant que possible pour garder nos droits.

La population du Cap-Breton dispose à l'heure actuelle d'un tronçon qui relie Sydney, situé en Nouvelle-Écosse, sur l'île du Cap-Breton, à Truro, situé sur la partie continentale de la Nouvelle-Écosse. Je ne connais pas la vraie histoire à ce sujet, mais durant les discussions cet après-midi, quand Steve a raconté comment le pont-jetée menant au Cap-Breton avait été construit, cela m'a fait penser que ça devait être semblable à ce qui se passe à l'Île-du-Prince-Édouard, où la liaison entre l'île et le continent est assurée par Marine Atlantic.

On peut faire le même rapprochement avec le tronçon qui nous relie au réseau national. Les gens de la Nouvelle-Écosse sont reliés au reste du Canada par un chemin de fer qui traverse le Canada, et les habitants d'Halifax sont rattachés à la voie principale à Truro. De cette façon, la Nouvelle-Écosse en entier est reliée à tout le reste du Canada.

Le Canadien National a été mis sur pied en tant que société de la Couronne afin d'administrer le chemin de fer qui traverse le Canada pour les Canadiens. En tant que tel, le Canadien National a une obligation de rendre compte devant le Parlement du Canada et, ultimement, devant les citoyens canadiens.

Le gouvernement du Canada a adopté plusieurs lois auxquelles le Canadien National doit se soumettre. Bien sûr, nous savons que d'autres réseaux de chemin de fer tombent sous le coup des mêmes lois. Parmi ces lois, on trouve la Loi sur les transports nationaux, qui contient certaines dispositions au sujet de l'abandon de tronçons. Nous croyons que si le CN faisait une demande pour abandonner ce tronçon, un nombre considérable de gens s'y opposeraient parce que le Canadien National, tel que nous le voyons, est une entreprise qui est raisonnablement viable et qui fait de l'argent. À notre point de vue, c'est là le fond de la question. Nous avons peut-être tort, mais c'est ce que nous en savons.

Je lirai encore quelques parties de ce que nous avons fait cet après-midi. Nous devons nous demander ce qui arrivera à une voie de chemin de fer si une des entreprises américaines décide de vendre le droit de propriété et les biens rattachés à cette voie, ou de simplement se retirer des affaires. Nous pensons que le Canadien National tente intentionnellement de contourner les lois mises en place pour empêcher que les diverses collectivités du Canada perdent leur voie de chemin de fer. Si vous décidez qu'il y a trop de facteurs à évaluer avant de vendre la voie, nous vous conseillons vivement d'utiliser votre influence pour limiter la vente ou pour voir à ce qu'elle ne se fasse pas.

Bien sûr, c'est à vous en tant que comité que nous lançons ce message. Nous savons que d'ici la fin de la journée, vous aurez

[Text]

sions, but we feel very strongly that that ought to be the position at this particular time with respect to the proposed sale of that line.

In the attachment or addendum submission that we made—I apologize to the members to the committee. I hope they do secure a copy, and I will see to it that you do. I think this addendum is significant, because it is a statement policy by the Canadian Auto Workers. I can tell you that this document represented a tremendous amount of input and debate by all sectors of transportation within our union. It is unbelievable how the whole thrust—whether it be air, trucking or rail—how the views that come across in the dialogue and debate that went into the formation of this policy are so similar. People from all sectors were saying, “Hey, there needs to be a real close look at the total situation in transportation.”

I would like to quote a couple of passages from the addendum:

“Transportation shapes how we live. It affects the structures of our cities, the viability of communities and regions, the economic and social base of our country. When we talk about a Canadian transportation policy, we invariably address issues central to the broader national agenda—national unity, regional equity, jobs, the environment. Canada does not have a national transportation policy, at least not one that meets the needs of its citizens. Historically, the building of a national rail system along east-west lines was a conscious attempt to defeat the emerging north-south pull that meant integration into the United States. The promise of rail links was a critical component of overcoming the resistance of Nova Scotia and New Brunswick to Confederation, and British Columbia likewise made its late entry into Canada conditional on the extension of the railroad to the west coast. The development of rail influenced the location and growth of Canadian cities. The needs of these cities, the demands for rail cars and locomotives and a national tariff policy to replace imports with domestic production, led to the development of the steel industry, other manufacturing and new manufacturing skills.

I just have a couple of more quotes.

Specifically, rail transportation relative to other modes uses less energy, pollutes less and is safer. It has also played a role in consolidating national unity through the regional equity and accessibilities provided.

[Traduction]

entendu beaucoup d'autres exposés, mais nous sommes vraiment convaincus que c'est cette position qui devrait être adoptée en ce moment face au projet de vente de cette voie.

Dans l'annexe ou l'ajout que nous avons fait—je présente mes excuses aux membres du comité. J'espère qu'ils en recevront une copie et je m'assurerais qu'ils en ont une. Je pense que cet ajout est important parce que c'est un énoncé de politique fait par le Syndicat National des travailleurs et travailleuses de l'automobile, de l'aérospatiale et de l'outillage agricole du Canada (TCA-Canada). Je peux vous dire que ce document représente une participation considérable et beaucoup de débats pour les membres de tous les secteurs du domaine des transports au sein de notre syndicat. C'est incroyable comment la tendance générale—que ce soit dans le transport aérien, dans le transport par camion ou dans le transport ferroviaire—comment les points de vue qui ont été exprimés au cours des échanges et des débats qui ont mené à l'élaboration de cette politique se ressemblent. Les gens de tous les secteurs ont dit qu'il fallait étudier de près la situation générale dans le domaine du transport.

J'aimerais citer quelques passages de l'ajout.

«Le transport façonne notre façon de vivre. Il influence la structure de nos villes, la viabilité des collectivités et des régions, ainsi que les fondements économiques et sociaux de notre pays. Quand nous parlons d'une politique canadienne du transport, nous touchons inévitablement à des questions qui sont au cœur de l'actualité nationale sur un plan plus large—l'unité nationale, l'équité entre les régions, l'emploi et l'environnement. Le Canada n'a pas de politique nationale en matière de transport, ou du moins il n'a pas de politique qui réponde aux besoins de ses citoyens. Sur le plan historique, la construction d'un réseau national de chemins de fer d'est en ouest a constitué une tentative consciente de faire échec à l'axe d'attraction nord-sud qui s'établissait et qui signifiait pour le Canada une intégration aux États-Unis. La promesse d'une liaison par voie ferrée a été l'un des principaux facteurs qui a eu raison de l'hésitation de la Nouvelle-Écosse et du Nouveau-Brunswick à entrer dans la Confédération. De la même façon, la Colombie-Britannique a fait une entrée tardive au sein du Canada à la condition qu'on prolonge le chemin de fer jusqu'à la côte Ouest. La construction du chemin de fer a influé sur l'emplacement et l'expansion des villes canadiennes. Les besoins de ces villes, le besoin de wagons et de locomotives et la nécessité d'une politique tarifaire nationale, visant à remplacer les importations par des produits de fabrication locale, ont mené au développement de l'industrie de l'acier et d'autres industries du secteur manufacturier, ainsi qu'à l'acquisition de nouvelles compétences dans ce dernier secteur.»

J'ai seulement quelques autres passages à citer.

«De façon particulière, le transport ferroviaire utilise moins d'énergie, pollue moins et est plus sécuritaire que les autres modes de transport. Il a aussi joué un rôle dans la consolidation de l'unité nationale en apportant une

[Text]

I will read one paragraph of the summary in this policy document:

In 1989, the Tories announced the formation of a Royal Commission to inquire into and report on a nationally integrated, intercity passenger transportation system to meet the needs of Canada and Canadians in the 21st Century and to ensure that transportation links amongst Canadian regions and communities are maintained and improved.

I believe that sometime in the middle of last year, there was an interim report issued by the Royal Commission, and while there were no specific recommendations, I understand it made comments with respect to line abandonment and suggested that while freight lines are being abandoned, the government ought to look at that and perhaps place a moratorium on—this is our understanding, but we could be incorrect on this—or to hold off on abandonment because those freight lines could be relevant or important in future decisions vis-à-vis the entire transportation policy. Perhaps there is the need to either institute rail passenger service or reinstitute passenger service.

The Chairman: Would you take a few questions now?

Mr. Horodyski: I would like to suggest that I steer the mike to one of my confreres here; they may be better equipped to answer your questions. Mr. Wood, by the way, is a national leader located in Moncton, who has been around CN Rail for many years, and he is the senior representative in our organization on CN Rail for the CAW.

Mr. Wood: Still shovelling snow.

Mr. Horodyski: And he is digging his way out of the snow banks.

The Chairman: We missed a great opportunity this morning, which we can get back, of course, in that we did not spend as much time as we should have with Mr. Michaud of Scotia McLeod. We spent about fifteen minutes with him out of the hour and a half allotted to that group.

Mr. Horodyski: Was he with the railway?

The Chairman: No. He is a representative of the financial institution retained by the railway to establish the criteria and other financial worthiness of the bidders.

Senator Graham: Mr. Chairman, we just ran out of time this morning. It was always in the back of my mind that we could have Mr. Michaud back.

The Chairman: I think we should, because I would like to know how a so-called shortliner can make money by abandoning something three years after he started it. I don't get it. I do not know, first of all, what the hell he paid for it. Ed Lorraine says \$30 million, or he makes a guess at it.

[Traduction]

équité entre les régions et en les rendant toutes également accessibles.»

Maintenant, je vais lire un paragraphe du résumé de ce document sur la politique.

«En 1989, les Conservateurs ont annoncé la formation d'une Commission royale chargée d'enquêter et de faire un rapport sur la possibilité d'un réseau de transport de passagers, reliant les villes à l'échelle nationale, qui répondrait aux besoins du Canada et des Canadiens du XXI^e siècle et assurerait le maintien et l'amélioration du transport entre les régions et les collectivités du Canada.»

Je pense que vers le milieu de l'année dernière, un rapport provisoire a été publié par cette commission royale et, même s'il ne contenait pas de recommandations particulières, je crois qu'on y trouvait des commentaires au sujet de l'abandon de la voie et qu'on y suggérait qu'étant donné que les voies de transport de marchandises étaient abandonnées, le gouvernement devait examiner cette question et peut-être déclarer l'imposition d'un moratoire sur—c'est ce que nous comprenons, mais nous faisons peut-être erreur à ce sujet—cet abandon ou le faire reporter parce que les voies de fret en cause allaient être importantes dans les décisions futures concernant la politique globale en matière de transport. Il faut peut-être mettre sur pied un service de transport ferroviaire des passagers, ou remettre sur pied un tel service.

Le président: Aimeriez-vous répondre à quelques questions maintenant?

M. Horodyski: J'aimerais passer le micro à un de mes confrères ici présents, parce qu'ils sont peut-être mieux en mesure de répondre aux questions. En passant, M. Wood est un dirigeant national en fonction à Moncton et il est au service du CN depuis de nombreuses années. C'est l'un des plus anciens représentants du CAW.

M. Wood: Je suis encore à pelletter de la neige.

M. Horodyski: Et il est encore en train de creuser pour se sortir du banc de neige.

Le président: Nous avons perdu une occasion importante ce matin, mais nous pourrions y revenir, bien sûr, en ce sens que nous n'avons pas consacré suffisamment de temps à M. Michaud de Scotia McLeod. De l'heure et demie dont disposait le groupe, nous lui avons accordé 15 minutes.

M. Horodyski: Fait-il partie de la société de chemins de fer?

Le président: Non. Il est représentant de l'établissement financier dont l'entreprise de chemin de fer a retenu les services en vue d'établir les critères et les aspects financiers à l'intention des soumissionnaires.

Le sénateur Graham: Monsieur le président, nous étions simplement à court de temps ce matin. J'avais toujours à l'esprit qu'on pourrait rappeler M. Michaud.

Le président: Je pense qu'on devrait le faire parce que j'aimerais savoir comment un exploitant de voie secondaire peut faire de l'argent en abandonnant quelque chose qu'il a mis sur pied il y a trois ans. Je ne sais même pas combien il a bien pu payer pour cela. Ed Lorraine dit qu'il a payé 30 millions de dollars, ou enfin, c'est ce qu'il suppose.

[Text]

We are not talking now about Route Canada. I am not talking about that at all. That was a scam; we know that. He would not be fool enough to walk into that kind of a trap again, not with you guys on his tail. So there must be some kind of information that we can get, which we did not get this morning.

Mr. Horodyski: In that context, I was asked why the hearings are in Ottawa. It was thrown at me like it was a criticism of me. I said, "Hey, there is a standing committee, and the question of the proposed sale has been placed before the committee." They said, "Why is it not being held in Sydney or Truro?" I throw that out because I am hearing more and more, as I listened late this afternoon, that the gravity or importance tied to this sale is just now filtering in. I know my brothers in the other organizations have been out there stomping the streets up and down that line, as Brother Steve has here, in terms of attempting to wake everyone up. Look at what is happening, because once it has happened and it is over, it is very difficult to bring back.

With respect to your question, I suppose in terms of the submissions that were made this morning and the type of information, I cannot respond directly in terms of the viability and what that line would represent in terms of the longevity of any new owner.

The Chairman: I have a second question for you, then. Why were there no Canadian bidders? Why?

Mr. Horodyski: My understanding of the railway industry is it takes a lot of bucks. Millions and millions of dollars are spent on it. Brother Gary talked about the scrap value of rail, and this is not all heavy, modern, 136-pound rail. When we speak of the value of that, there is an awful lot of accumulation.

The Chairman: You mean there are not enough people in Canada with money and a knowledge of how to run railways?

Mr. Horodyski: There are not too many railways that have managed to exist given the cost of the infrastructure and the plant. Otherwise we would have had more long ago. That is my view.

The Chairman: Well, then, you have answered the question. We have not got the money or the entrepreneurial spirit. We have not got a hell of a lot of things going. CN did not deliberately pick out seven American firms to bid.

Mr. Horodyski: I do not know, but I do not suspect they would just pick one or one group.

Senator Stewart: Surely, Mr. Chairman, part of the explanation of the answer to your question is that rail transport in Canada for generations has been dominated by two great companies, while in the United States, there has been a diversity of companies. The expertise, therefore, and there may be interest in running railways, is much more diffuse in the United States than it is in Canada. I think you may very well have people

[Traduction]

Il ne s'agit pas ici de Route Canada. Je ne parle pas du tout de cela. C'était une magouille, nous le savons bien. Il ne serait pas assez stupide pour se laisser prendre encore une fois à ce genre de piège, compte tenu surtout que vous le talonneriez. Bref, nous pourrions peut-être obtenir certains renseignements que nous n'avons pas eu ce matin.

M. Horodyski: À ce sujet, on m'a demandé pourquoi les audiences avaient lieu à Ottawa. On m'a lancé cette question comme si on me critiquait. J'ai répondu qu'il y avait un comité permanent, et que la question du projet de vente avait été soumise à ce comité. On m'a alors demandé pourquoi les audiences n'avaient pas lieu à Sydney ou à Truro. Je parle de ça comme ça, parce que j'entends de plus en plus dire, comme par exemple tard cet après-midi, que la gravité ou l'importance de la question de cette vente commence seulement à être apparente. Je sais que mes confrères des autres organisations sont descendus bruyamment dans les rues des villes tout au long de cette voie, comme Steve ici présent, pour essayer de réveiller tout le monde. Regardez ce qui arrive maintenant. Une fois que c'est arrivé et que c'est fait, c'est très difficile de revenir en arrière.

En ce qui concerne votre question, compte tenu de ce qui s'est dit ici ce matin et du type d'information qui a été donnée, je ne peux pas répondre catégoriquement quant à la viabilité et à la longévité de cette voie si elle passait aux mains d'un nouveau propriétaire.

Le président: J'aimerais vous poser une autre question, alors. Pourquoi est-ce qu'il n'y a pas eu de soumissionnaires canadiens? Pourquoi?

M. Horodyski: D'après ce que je sais de l'industrie ferroviaire, il faut énormément d'argent. On y consacre des millions et des millions de dollars. Gary nous a parlé de la valeur de rebut des rails, et il ne s'agit pas toujours de rails pesants, modernes, de 136 livres. Lorsqu'il s'agit de la valeur de cela, elle augmente énormément.

Le président: Vous voulez dire qu'il n'y a pas assez de gens au Canada qui ont de l'argent et qui savent comment administrer une entreprise ferroviaire?

M. Horodyski: Il n'y a pas beaucoup d'entreprises de chemins de fer qui ont pu survivre à cause du coût de l'infrastructure et de l'usine que cela suppose. Sinon, cela ferait longtemps qu'il y en aurait davantage. C'est ce que je pense.

Le président: Eh bien, vous avez répondu à ma question. Nous n'avons ni l'argent ni l'esprit d'entreprise. Nous n'avons pas grand chose qui joue en notre faveur. Le CN n'a pas délibérément choisi sept entreprises américaines comme soumissionnaires.

M. Horodyski: Je ne sais pas, mais je ne crois pas qu'ils en choisiraient seulement un, ou seulement un groupe.

Le sénateur Stewart: Il est certain, monsieur le président, que la réponse à votre question s'explique en partie par le fait que le transport ferroviaire au Canada a depuis des générations été contrôlé par deux grandes entreprises, alors qu'aux États-Unis, il y avait toute une gamme d'entreprises. Par conséquent, l'expertise est beaucoup plus répandue aux États-Unis qu'au Canada, et certaines entreprises pourraient être intéressées.

[Text]

from Canada who have the dollars to put up, but they never thought or conceived of trying to run a railway. Perhaps if they had, they might have enjoyed it greatly and made a lot of money.

The Chairman: I agree with you, but it is a little early to start saying, "Why don't we have a made-in-Canada policy?" That jingoism really does not—

Senator Stewart: I wanted to come right to this question of policy. Mr. Chairman, you remember the long, hot summer of 1987, when the National Transportation Act was before this very committee? It seems to me that in 1987, the government put its bill before the Parliament of Canada, and the ground rules were then enacted. The policy is now in place. Whether we like it or not, there is now a policy that was proposed by the government and enacted by the Parliament of Canada. Those are the ground rules under which Canadian National is seeking to sell the railway.

I hold no brief for CN, but it seems to me a little bit unfair to clobber CN over the head when they are conforming to the rules laid down by the government and Parliament.

Mr. Horodyski: I would like to comment to that, if I can.

Senator Stewart: All right, but let me go on and give you a wider target.

We now move from general policy to particular cases. In the case of air transport, we had the Stevenville problem. Now we come to the leading case in rail transportation. What we are doing is testing what was enacted in 1987 in the crucible of particular cases.

It seems to me that it will be very difficult for this committee, as it was in the Stevenville air case, to say, "Oh, yes, in 1987 we opted for a certain policy, but there should be an exception in this case." What we may want to say is that the government and the Parliament made a terrible mistake in 1987; but I do not think we can go the route of saying that every particular case is going to be an exception to the policy.

Having said that, I ask an unfair question: Why were you not here and what did you say in 1987 when the ground rules under which CN is proposing to sell this line of railway were enacted?

Mr. Horodyski: That is probably one of the reasons, sir, why I am a member of the Canadian Auto Workers, because as president of the Brotherhood of Railway Carmen, we had certain resources. I ran ads too, and I had a shot taken at me because I depicted the government going the wrong direction with the transportation policies under the NTA of 1987, the freedom to move, etcetera. I for one do not believe that we can win in an open battle with the Americans in that sense. At the

[Traduction]

sées à administrer des entreprises ferroviaires. Je pense qu'il pourrait bien y avoir des Canadiens qui ont de l'argent à investir, mais qui n'ont jamais pensé à tenter leur chance dans l'industrie ferroviaire, ni même imaginé qu'ils pourraient le faire. Peut-être que s'ils y avaient pensé, ils auraient bien aimé cela, et ils auraient fait beaucoup d'argent.

Le président: Je suis d'accord avec vous, mais il est un peu tôt pour commencer à dire: «Pourquoi est-ce qu'on n'a pas de politique propre au Canada?» Vraiment, ce chauvinisme—

Le sénateur Stewart: Je voulais en venir directement à la question de la politique. Monsieur le président, vous rappelez-vous du long et chaud été de 1987, durant lequel on a présenté ce qui est maintenant la Loi sur les transports nationaux devant le présent comité? En 1987, si je me souviens bien, le gouvernement a déposé ce projet de loi devant le Parlement du Canada, et les règles de base ont alors été sanctionnées. La politique est maintenant en place. Qu'on le veuille ou non, il existe une politique proposée par le gouvernement et promulguée par le Parlement du Canada. Ce sont là les règles de base en vertu desquelles le Canadien National projette de vendre le chemin de fer.

Ce n'est pas que j'ai de la compassion pour le CN, mais il me semble que c'est un peu injuste de le démolir alors qu'il se conforme strictement aux règles établies par le gouvernement et par le Parlement.

M. Horodyski: J'aimerais faire un commentaire à ce sujet, si vous me permettez.

Le sénateur Stewart: Très bien, mais laissez-moi continuer et vous donner une vue encore plus large de la question.

Nous en venons maintenant aux cas particuliers. Dans le cas du transport aérien, il y a eu, incidemment, le problème de Stevenville. Nous avons maintenant affaire au principal cas relatif au transport ferroviaire. Nous sommes en train de mettre à l'épreuve, dans certains cas, ce que nous avons sanctionné par une loi en 1987.

Il me semble que le comité aura beaucoup de difficultés, comme on en a eu pour le cas de Stevenville, à dire que, bien qu'on ait opté pour une certaine politique en 1987, il faudrait faire une exception dans ce cas-ci. Ce qu'on sera peut-être porté à dire, c'est que le gouvernement et le Parlement ont fait une grave erreur en 1987. Cependant, je ne pense pas qu'on puisse choisir de considérer chaque cas particulier comme une exception, en ce qui a trait à la politique.

Cela étant dit, je vais vous poser une question injuste: pourquoi n'étiez-vous pas là en 1987 et qu'est-ce que vous avez dit à l'époque, lorsque les règles de base en vertu desquelles le CN projette de vendre cette voie de chemin de fer ont été sanctionnées?

M. Horodyski: C'est probablement une des raisons, Monsieur, pour lesquelles je suis membre du Syndicat national des travailleurs et travailleuses de l'automobile, de l'aérospatiale et de l'outillage agricole du Canada, parce qu'en tant que président de la Fraternité des wagonniers de chemins de fer, je disposais de certaines ressources. J'ai fait passer des annonces publicitaires aussi, et on m'a tiré dessus parce que j'ai dit que le gouvernement se trompait de voie en ce qui concerne les

[Text]

same time, you cannot close your eyes to this north-south pull and the trade and the whole ball of wax. I go back to thinking of what Canada was at the beginning, and my understanding of CN's inception was it was a collection of colonial, regional or smaller-type lines that could not make it.

I spent 12 years with the British Columbia Railway servicing our members. That railway was losing money for many years but it was an integral part of the economy of British Columbia. By the way, it was a famous British Columbian who was premier for many years who said, come hell or high water we are not going to dump B.C. Rail, we are going to expand it. He ran it up over the muskeg right to Fort Nelson.

A private entrepreneur would not buy that line, but it was vital to the development of British Columbia. I know that, even to this day. And that a link-up with the national roads.

In terms of why prospective buyers will not come along, I do not know the list. But there was a small shortline operation in B.C. formally called B.C. Hydro Railway that was eventually sold, and it went to an American. I understand that over the last 15 to 20 years it has been operating in the black. The end result was that an American bought it, fair and square.

We are not saying that CN is not following the rules of the game, but CN is under lights a lot more given that the shareholder is the government, and ultimately, to that extent, the people of Canada. They are in a difficult position, you are right, because they have to compete with other railways in Canada, and I sit at both tables, CP and CN.

The Chairman: On page 2 of your submission you said that Mr. Blackwell claimed a private owner operating the line would be better able to operate the line because the cost would be lower. Do you think that Mr. Blackwell's statement was solely restricted to the heart of unionism?

Mr. Horodyski: I do not know Mr. Blackwell personally that well but I know some of the philosophies of CN and I think it falls into the context of what I was saying earlier. They are attempting to build a viable operation, obviously. I cannot answer for Mr. Blackwell. I should make that a quote because that is what we understood. I read it in a newspaper article and the people that live in those communities understand that Mr. Blackwell made that statement. And yes, within the context as I understand it, to the method of operation of what a new owner might be able to implement or so on and so forth.

The Chairman: He is a braver man than I. I would not go to Port Hawkesbury and say that we are going to sell the line while it is still making money because there is a better chance of someone else making a go of it, and the reason we are going to sell it is because they can do a better job because they will not have to pay as much money as we have been paying. The man would not do that.

[Traduction]

politiques en matière de transport énoncée dans la loi de 1987, sur la liberté de circulation, etc. Personnellement, je ne crois pas qu'on pourrait sortir vainqueur d'une bataille ouverte avec les Américains sur ce plan. En même temps, on ne peut ignorer cet axe nord-sud, et le commerce, et toute cette histoire. Je me remets à penser à ce que le Canada était au début et je vois les débuts du CN comme un regroupement de voies coloniales, régionales ou secondaires qui n'auraient pu survivre.

J'ai travaillé pendant douze ans au British Columbia Railway au service de nos membres. Cette société ferroviaire a perdu de l'argent pendant bien des années, mais elle faisait partie intégrante de l'économie de la Colombie-Britannique. Soit dit en passant, un homme célèbre en Colombie-Britannique, premier ministre pendant des années, a affirmé qu'on allait donner coûte que coûte de l'expansion à B.C. Rail, plutôt que de l'abandonner. Il a fait prolonger la voie à travers les fondrières jusqu'à Fort Nelson.

Un entrepreneur privé n'achèterait pas cette voie, mais elle s'est révélée indispensable au développement de la Colombie-Britannique. Je le sais, et c'est encore vrai aujourd'hui. Un lien avec les routes nationales—

Je ne pourrais pas énumérer les raisons pour lesquelles il n'y a pas d'acheteur. Il y avait en Colombie-Britannique un réseau secondaire qui s'appelait B.C. Hydro Railway. Un Américain a fini par l'acheter. Il paraît qu'il fait des profits depuis quinze ou vingt ans. L'idée, au bout du compte, c'est qu'un Américain a acheté le réseau en toute légalité.

Nous ne disons pas que le CN n'obéit pas aux règles du jeu, mais il fait beaucoup plus souvent les manchettes parce qu'il appartient au gouvernement, donc, en ce sens, aux habitants du Canada. Il est vrai, le CN est en mauvaise posture parce qu'il doit faire concurrence aux autres compagnies ferroviaires du Canada, et je me retrouve moi-même des deux côtés du tableau—au CP et au CN.

Le président: Selon le mémoire que vous avez présenté, page 2, M. Blackwell affirme qu'un entrepreneur privé serait mieux en mesure d'exploiter le réseau, car les coûts seraient alors moins élevés. Croyez-vous que les propos de M. Blackwell avaient uniquement trait au syndicalisme?

M. Horodyski: Je ne connais pas M. Blackwell intimement, mais je connais certains des principes qui ont cours au CN et je pense que cela s'inscrit dans ce que je disais plus tôt. Visible-ment, ils essaient de construire quelque chose de viable. Je ne peux répondre des actes de M. Blackwell. Je devrais mettre des guillemets. C'est ce que nous avons interprété. Je l'ai lu dans un article de journal, et les habitants de ces villes et villages savent que Monsieur Blackwell a tenu ces propos. Et cela s'inscrit, selon ce que je comprends, dans les procédés qu'un nouveau propriétaire pourrait mettre en place, et ainsi de suite.

Le président: Il est plus courageux que moi. Je n'irais pas à Port Hawkesbury pour dire que nous allons fermer une voie qui rapporte toujours parce qu'un autre aurait de meilleures chances de faire fonctionner les choses, et que nous allons la vendre parce qu'il ferait un meilleur travail, du fait de ne pas être obligé d'en déboursier autant que nous. Il ne le ferait pas.

[Text]

Mr. Horodyski: No, and I do not know what the man would do in that respect. All I know is that he is purported to have made that statement and he has the right to sit before your committee to refute that. At the same time, I can only tell you what is happening in real life. This gentleman has already got his layoff notice and the line has not even been sold. That tells me, and I convey this to you with all genuine sincerity, that CN is dead serious. One way or another they are going to do things on that line. I have been around long enough to know that they are going to go ahead with it.

If they are making money, as we have been informed, and they cannot get a buyer, heaven help us, because a line that is not making money is gone, provided they meet the requirements of the act. I am not saying there is anything illegal here because I think CN is compelled to follow the law and I am sure they will.

Senator Stewart: The witness said a moment ago that his union dealt with both CN and CP. I ask, do you find CN very much more difficult to deal with than CP?

Mr. Horodyski: I can only speak of my own personal experience. I find, from a corporate relationship with a union, very little difference. Both corporations have demands, requirements and pressures on them. They come at issues the same way. They are looking to downsize, streamline, make operations more efficient. I can sum it all up by saying that they both filed with the Canada Labour Relations Board to have one union instead of seven. They want less unions to deal with. That is their right under the code. Whether they achieve that is another thing. But they are both moving to meet the challenges which I suppose all railways face today.

But it is ironic. There are stresses and strains out there but rail is coming back, it seems, in other countries. Even in our friend to the south rail is coming back. I suppose it is all due to the problems of the emissions and what we are hearing about the ozone layers. All these fears about ecology are starting to come into the picture.

Senator Stewart: Thank you, Mr. Chairman.

Senator Graham: Is Bob White going to be the next president of the CLC?

Mr. Horodyski: Are you asking me personally? I think Bob White has a good chance, but I cannot say he is going to be the next president.

Senator Graham: He certainly represents a variety of interests.

How many employees do you have in your union between Truro and Sydney?

Mr. Horodyski: The membership on the Truro-Sydney line is 12 car inspectors.

Senator Graham: Steve, it was mentioned that you had received a lay-off notice. You had how many years service?

[Traduction]

M. Horodyski: Non, je ne sais pas ce qu'il ferait sur ce point. Tout ce que je sais, c'est qu'il est censé avoir fait cette déclaration et qu'il a le droit de se présenter devant vous pour la réfuter. En même temps, tout ce que je peux vous dire, c'est ce qui se passe vraiment. Il y a cet homme qui a déjà reçu son avis de licenciement, alors que la voie n'a même pas encore été vendue. Ce que j'en déduis, et je vous le dis en toute sincérité, c'est que le CN n'entend pas à rire. D'une façon ou d'une autre, il va faire quelque chose à propos de cette voie. Je suis dans le secteur depuis assez longtemps pour savoir qu'ils vont aller de l'avant.

S'ils font de l'argent, comme on nous l'a dit, et qu'ils ne peuvent trouver un acheteur, Dieu merci: un tronçon qui ne permet pas de faire de l'argent est voué à disparaître. Il suffit qu'ils répondent aux exigences de la loi. Je ne dis pas qu'il y aurait quelque chose d'illégal dans ce dossier. Je crois que le CN se sent obligé de respecter la loi, et je suis sûr qu'il le fera.

Le sénateur Stewart: Le témoin a dit il y a un instant que son syndicat traitait avec le CN et aussi avec le CP. Trouvez-vous qu'il est beaucoup plus difficile de traiter avec le CN?

M. Horodyski: Je ne peux parler que de mon expérience personnelle. Je trouve qu'il y a très peu de différences entre les deux pour ce qui est des relations patronales-syndicales. Les deux sociétés font face à des exigences et à des pressions. Elles abordent les questions de la même façon. Elles cherchent à réduire les effectifs, à rationaliser les activités, à les rendre plus efficaces. En guise de résumé, je pourrais dire que les deux ont demandé au Conseil canadien des relations de travail de faire en sorte qu'il n'y ait qu'un syndicat, plutôt que sept. Elles veulent traiter avec moins de syndicats. Elles ont le droit de le faire selon le Code. Reste à savoir si elles vont y arriver. Elles cherchent toutes deux à relever les défis qui se présentent, j'imagine, à toutes les sociétés ferroviaires de nos jours.

Mais il y a une ironie. C'est un secteur où il y a beaucoup de pressions, de difficultés, mais le train fait un retour en force, semble-t-il, dans d'autres pays. C'est même le cas chez nos voisins du sud. Je suppose que cela tient aux problèmes d'émissions de substances toxiques et à la déplétion de la couche d'ozone dont on entend parler. Toutes ces craintes à propos de l'environnement commencent à se faire sentir.

Le sénateur Stewart: Merci, Monsieur le président.

Le sénateur Graham: Bob White va-t-il être le prochain président du CTC?

M. Horodyski: Vous me demandez ce que j'en pense personnellement? Je pense que M. White a de bonnes chances de l'être, mais je ne peux affirmer qu'il sera le prochain président.

Le sénateur Graham: Il représente certainement une diversité d'intérêts.

Combien d'employés font partie de votre syndicat entre Truro et Sydney?

M. Horodyski: Il y a douze visiteurs du matériel remorqué sur le tronçon Truro-Sydney.

Le sénateur Graham: Steve, on a dit que vous avez reçu un avis de licenciement. Combien d'années de service comptez-vous?

[Text]

Mr. Stephen Jurcina, Local Chairman, CAW-Local 100: I will have 26 years service come this June.

Senator Graham: Was that unusual? You were suggesting that you think this is part of the whole scheme. I almost said "scam", Mr. Chairman. Obviously you might regard it in that light, but do you honestly believe this is part of the whole program, you getting your lay-off notice? Did anyone else in your union, that you know of, get a lay-off notice?

Mr. Jurcina: Three of us in our union received our lay-off notices.

Senator Graham: Is that because there is not any work? Was there any reason given?

Mr. Jurcina: This is what I received. It says that the highly competitive business environment in which the company presently operates requires that we continually endeavour to provide the service that our customers demand as cost efficiently as possible, and that with the above in mind, and in accordance with article 8.1 of the Employment Security and Income Maintenance, this is the required three-month notice of the abolishment of your position in Sydney as a car inspector.

Senator Graham: The position in Sydney. Did they give you an opportunity to move? Do you have that kind of seniority?

Mr. Jurcina: Yes, I have the opportunity to move elsewhere, but I feel I should not have to move after 26 years of service with one company, the Canadian National Railway. I have put in good time with them and I just do not feel that I should have to move out of the area.

Senator Graham: Are they offering you any kind of severance package over and above what you would normally be entitled to if you retired?

Mr. Jurcina: No, just what is in the present wage agreement.

Senator Graham: You won't be replaced? Your position will not be filled?

Mr. Jurcina: No, my position will not be filled.

Senator Graham: You mentioned in your brief about the condition of the rail line. You said that the line right of way, including bridges, has been sufficiently maintained to meet the transportation requirements for the future. I do not want to get into a long discussion about whether the rail line, in your judgment or the judgment of your representatives or your brothers, could carry a Via train. But let me ask you about the rolling stock since that is where your particular expertise is. What is the general condition of CN rolling stock?

Mr. Horodyski: CN keeps pretty comprehensive data on that question. My information is that currently it is at a minimum in terms of bad order or defective count on system. With the computer network they have they are able to tell each day how many cars are considered defective within the scope of the minimum safety requirements, the standards. So that speaks generally to good equipment. That is not necessarily always the case, nor do we always agree with CN, but generally. And

[Traduction]

M. Stephen Jurcina, président, section locale 100, TCA: Cela va faire 26 ans en juin.

Le sénateur Graham: Est-ce que c'était une chose inhabituelle? Vous laissez sous-entendre que cela faisait partie de tout un «plan». J'ai presque dit un «coup monté», Monsieur le président. Évidemment, on peut voir les choses de cette façon, mais pensez-vous sincèrement que votre avis de licenciement fait partie du programme global? Connaissiez-vous un autre syndiqué qui a reçu un avis de licenciement?

M. Jurcina: Nous sommes trois dans notre syndicat à avoir reçu un avis de licenciement.

Le sénateur Graham: Pourquoi? Parce qu'il n'y avait pas de travail? Les motifs ont-ils été précisés?

M. Jurcina: Voici ce que j'ai reçu. Il est dit qu'à cause du milieu très compétitif où la société évolue en ce moment, il nous faut chercher toujours à fournir de la façon la plus rentable possible le service que nos clients exigent et que, cela étant dit, conformément à l'article 8.1 concernant les garanties d'emploi et de revenu, on m'envoyait un préavis de trois mois pour préciser que mon poste de visiteur du matériel remorqué allait être aboli à Sydney.

Le sénateur Graham: Le poste à Sydney. Est-ce qu'ils vous ont donné l'occasion de déménager? Aviez-vous l'ancienneté nécessaire?

M. Jurcina: Oui, on m'a offert la possibilité de déménager ailleurs, mais je ne crois pas être obligé de le faire après 26 ans de service avec une société, la Compagnie de chemins de fer nationaux du Canada. J'ai fait du bon travail pour eux et je crois tout simplement que je ne devrais pas être obligé de quitter la région.

Le sénateur Graham: Est-ce qu'ils vous offrent une indemnité de départ, en plus de ce à quoi vous auriez habituellement droit si vous preniez votre retraite?

M. Jurcina: Non, uniquement ce qui se trouve dans l'entente salariale actuelle.

Le sénateur Graham: On ne vous remplacera pas? Votre poste ne sera pas comblé?

M. Jurcina: Non, mon poste ne sera pas comblé.

Le sénateur Graham: Vous avez parlé dans votre mémoire de l'état du tronçon. Vous avez indiqué que l'emprise, y compris les ponts, permettrait que les trains roulent à l'avenir. Je ne veux pas m'engager dans un long débat, à savoir s'il serait possible qu'un train de Via Rail emprunte ce tronçon—selon vous, vos représentants ou vos confrères. Je vais quand même vous poser des questions à propos du matériel roulant, puisque c'est votre domaine d'expertise. Quel est l'état général du matériel roulant au CN?

M. Horodyski: Le CN tient des données assez complètes à ce propos. À ma connaissance, on en est au point minimal pour ce qui est du nombre de wagons défectueux ou en mauvais état dans le réseau. Le réseau informatique leur permet de savoir chaque jour combien de voitures sont défectueuses, compte tenu des règles minimales de sécurité, des normes. On peut donc dire que le matériel est, en général, en bon état. Ce n'est pas forcément vrai dans tous les cas, et nous ne sommes pas

[Text]

it is only when they continue to lay car men off, because as that happens they have less people to work on the defective equipment.

Senator Graham: Reference was made earlier by the Brotherhood of Maintenance Way representatives of the Okanagan experience. Are you familiar with the Okanagan experience?

Mr. Horodyski: To an extent. I used to work at Kamloops years ago when that was a branch line. CN was involved with a lot of general merchandise but heavily in fruit at the time I was there. At one time car men were assigned on that branch line, yes.

Senator Graham: But you heard the discussion we had earlier?

Mr. Horodyski: Some of it, yes.

Senator Graham: Do you think that could work in Truro-Sydney, or are you sufficiently familiar with that area of the country?

Mr. Horodyski: I think Steve is, but having listened to the discussion it seems to me that the Truro-Sydney line could be a reasonable comparison as far as maintaining that rail line, certainly. In terms of numbers, as we know, the Okanagan Valley is a growth area. Kelowna happens to be one of the fastest growing communities in B.C. So I imagine there is more market potential there. But as we understand the Cape Breton area and Truro-Sydney line, there is potential there as well. So I see a similarity.

Senator Graham: I have just one final question. I do not know how you examined the problem, but you have talked about the need for a new national transportation policy. I think we all agree with that. Do you have any views with respect to the Truro-Sydney line that this may be just the tip of the iceberg in terms of rail rationalization and selling off other lines in other parts of Canada?

Mr. Horodyski: I do. It is my own personal view that we are going to follow the Americans. I spoke to my counterpart in the United States the other day. He is president of the U.S. car men. He said that they have 200 such shortline operations. He said that they are all over the map in terms of viability and effective operations. Some of them are going broke. It is all over. So as we move into this area we are going to have to digest the information relative to their experience.

Senator Graham: In fairness to those people, the last statistic I saw was that about 85 per cent of the shortline operations in the United States have been successful in recent years.

Mr. Horodyski: That could be. I really am not qualified to say that.

Senator Graham: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you very much, gentlemen.

[Traduction]

toujours d'accord avec le CN, mais c'est vrai en général. Et ce n'est vrai que dans la mesure où il continue à licencier les wagonniers: à ce moment-là, il y a moins de préposés sur place pour réparer le matériel défectueux.

Le sénateur Graham: Les représentants de la Fraternité des préposés à l'entretien des voies ont parlé plus tôt du cas de l'Okanagan. Êtes-vous au courant de ce qui s'est passé là?

M. Horodyski: Oui, jusqu'à un certain point. J'ai travaillé à Kamloops il y a des années quand il y avait une voie secondaire. Le CN transportait des marchandises générales, et beaucoup de fruits, à ce moment-là. Il y a déjà eu des wagonniers à cette voie secondaire, oui.

Le sénateur Graham: Mais vous avez assisté au débat que nous avons eu plus tôt?

M. Horodyski: Oui, j'ai assisté à une partie de ce débat.

Le sénateur Graham: Croyez-vous que cela pourrait se faire dans le cas de la voie Truro-Sydney? Connaissez-vous assez bien cette région du pays?

M. Horodyski: Je crois que Steve pourrait répondre à votre question. Par contre, après avoir entendu ce qui s'est dit, il me semble certainement qu'il serait raisonnable d'utiliser la voie Truro-Sydney comme point de comparaison. Comme on le sait, la vallée de l'Okanagan est en pleine croissance. Kelowna est l'un des endroits où la croissance est à son plus fort en Colombie-Britannique. J'imagine que le marché y a donc plus de potentiel. Il paraît que ce serait le cas aussi de la région du Cap-Breton et de la voie Truro-Sydney. Je vois donc une ressemblance entre les deux.

Le sénateur Graham: J'ai une dernière question. Je ne sais pas comment vous avez examiné le problème, mais vous avez parlé de la nécessité d'adopter une nouvelle politique nationale dans le domaine des transports. Je crois que nous sommes tous d'accord avec cette idée. Croyez-vous que le tronçon Truro-Sydney ne représente que la pointe de l'iceberg pour ce qui est de la rationalisation du réseau ferroviaire, de la vente d'autres voies ailleurs au Canada?

M. Horodyski: J'ai mon idée là-dessus. Je crois personnellement que nous allons suivre l'exemple des Américains. J'ai parlé à mon homologue des États-Unis l'autre jour. Il est président du syndicat des wagonniers. Il a dit qu'ils ont 200 chemins de fer secondaires en service. Il y en aurait de toutes sortes, plus ou moins viables, plus ou moins efficaces. Certains d'entre eux font faillite. Le phénomène se vit partout. Au fur et à mesure que nous nous engagerons dans cette voie, nous allons devoir digérer les informations relatives à leur expérience.

Le sénateur Graham: Pour être juste envers ces gens, selon les derniers chiffres que j'ai vus, environ 85 pour cent des chemins de fer secondaires aux États-Unis sont rentables en ce moment.

M. Horodyski: C'est peut-être le cas. Je n'ai vraiment pas les connaissances nécessaires pour l'affirmer.

Le sénateur Graham: Merci, Monsieur le président.

Le président: Merci, Messieurs.

[Text]

Mr. Horodyski: Thank you, Mr. Chairman, honourable members of the committee. We appreciate this opportunity to have our case heard.

The Chairman: Where is poor old Pat Bates, the clean-up batter?

It has been a long day for all of us, particularly for you. I have your brief here. I think everyone has a copy of this. We were informed earlier today that there are a couple of pages that are confusing. There are two pages numbered 11. You can forget the second one but do not do away with the other side. It is page 12. And then it goes into a list of annexes.

Okay, Pat, how do you want to go?

Mr. Patrick Bates, Vice President, Commercial Relations, Atlantic Canada Opportunity Agency: First, I should introduce myself, Mr. Chairman. My name is Pat Bates; I am the vice-president of commercial relations for ACOA. My colleague is Tim Gilfoy, director of engineering services for Enterprise Cape Breton Corporation and a member of the management team for that organization.

We are very pleased that you allowed us to make a presentation to you and your group. There is some virtue in being last because it forces on us the invitation to be brief and we will strive for that.

I do not intend to read our brief other than comment on the points you raised with respect to page 11. In the snowstorms and the various other things we had down east in the last few days the original page 11 was not correct. We made a correction and faxed it to the secretary who was kind enough to send it out with a request that the first page be negated.

The Chairman: You also gave it to us in both official languages, which we appreciate, because not everybody did that. We are not amused at that, but no one has made any objections, thank heavens.

Mr. Bates: Thank you very much. As I said, I am going to keep my comments brief and my colleague will comment on one or two aspects of the presentation that are of particular interest to him.

First, Mr. Chairman, ACOA is making a presentation which is given rise to by that component of its mandate we call advocacy. In very brief language, advocacy is the section of our mandate which enables us and commissions us to speak to various issues in Atlantic Canada as they will affect our client base, as they affect particularly business as business strives to be competitive in Atlantic Canada, and as it bears on certain issues that have an all-encompassing effect, in one way or another, on economic life in Atlantic Canada.

Bringing us right around to transportation, the policy of ACOA, in very simple terms, is actually the policy that is set out in the National Transportation Act and it has been quoted in our brief and I am sure by various interveners through the day. In simple terms, it simply states that transportation is recognized as key to regional economic development. Commercial

[Traduction]

M. Horodyski: Merci, Monsieur le président, Messieurs les sénateurs. Nous apprécions l'occasion de nous faire entendre.

Le président: Où est Pat Bates, le pauvre, le dernier frappeur?

La journée a été longue pour tout le monde, surtout pour vous. J'ai ici votre mémoire. Je pense que tout le monde en a un exemplaire. On nous a dit plus tôt durant la journée que la pagination portait à confusion. De fait, il y a deux pages 11. Vous pouvez oublier la deuxième, mais ne jetez pas la feuille. Le verso, c'est la page 12. Ensuite, il y a une liste d'annexes.

Bon. Comment voulez-vous procéder, Pat?

M. Patrick Bates, vice-président, Relations commerciales, Agence de promotion économique du Canada atlantique: Premièrement, Monsieur le président, je vais me présenter. Je m'appelle Pat Bates et je suis vice-président chargé des relations commerciales à l'APECA. Mon collègue, Tim Gilfoy, est directeur du service d'ingénierie de la Société d'expansion du Cap-Breton et membre de la direction de cette société.

Nous apprécions beaucoup le fait que vous nous permettiez de vous présenter un exposé, à vous et à votre groupe. Le fait de passer en dernier à ceci de bon qu'on se sent obligé d'être bref. Nous nous concentrerons sur cette idée.

Je n'ai pas l'intention de faire la lecture de notre mémoire. Je veux seulement apporter une précision sur les points de vue que vous avez soulevés à propos de la page 11. Avec les tempêtes de neige et tout ce qui s'est passé dans les provinces de l'Atlantique ces derniers jours, il y a eu une erreur en ce qui concerne la page 11. Nous avons apporté la correction et transmis le texte au secrétaire par télécopieur. Il a eu la gentillesse de distribuer la page et de demander que la première page soit éliminée.

Le président: Notons aussi que nous avez remis votre mémoire dans les deux langues officielles, ce que nous apprécions. Ce n'est pas tout le monde qui l'a fait. Cela ne nous amuse pas, mais personne n'a soulevé d'objections, Dieu merci.

M. Bates: Merci beaucoup. Comme je l'ai dit, je vais être bref, et mon collègue parlera d'un aspect de la question qui l'intéresse particulièrement.

Premièrement, Monsieur le président, j'aimerais souligner que l'APECA présente l'exposé qui suit parce qu'il fait partie de son mandat de défendre certains intérêts. En termes très brefs, notre mandat nous donne le pouvoir, l'obligation même, d'aborder diverses questions dans la région de l'Atlantique dans la mesure où elles touchent notre clientèle et, particulièrement, les entreprises que nous desservons, qui cherchent à être compétitives dans la région, dans la mesure où les questions ont trait à des considérations globales liées, d'une façon ou d'une autre, à l'économie de la région de l'Atlantique.

Pour aborder tout de suite le sujet des transports, en termes très simples, la politique de l'APECA est énoncée dans la *Loi sur les transports nationaux*. Elle est d'ailleurs reprise dans notre mémoire. Je suis sûr que divers intervenants y ont fait allusion durant la journée. En termes simples, le domaine des transports y est reconnu comme étant la clé du développement

[Text]

viability of transportation links is balanced with regional economic development objectives in order that the potential economic strengths of each region may be realized. Not much need be added to that.

We are not prepared or proposing to speak today to the merits of public versus private operation. This is a very comprehensive discussion. By virtue of having the opportunity to sit through some of these discussions we ourselves have become educated in some of the issues. Rather, we want to make the point strenuously that we are supporting the imperative of supporting a viable, responsive rail link between Truro and Sydney.

We have some real concerns with respect to the competitiveness of some of the major industries in eastern Nova Scotia. ACOA has inherited the legacy of some of the commendable efforts that were enacted by our predecessor departments, the department of regional industrial expansion, the department of regional economic expansion, and various efforts by different governments, both federal and provincial, where major investments were made. Both in Devco and Sysco investments were made through various instruments and the firms that are into the pulp and paper industry in that part of Nova Scotia, and some of the private firms that use the railway system.

In all of this some expense, if I could describe that way, I am sure was gone to, not in anticipation that that investment would be put at risk at some future date by virtue of a possible rail line curtailment or rail line abandonment, if one could use the term. We have to be concerned with that, because those are investments that are made.

We have some concerns, and we share some of the points made today with respect to our sister crown corporation, CN. Some people have chosen to use the word "demarketing"; I am not sure that that is fair. But it is fair for us to say that between my colleague and I that we have had over ten years experience in regional economic development in the Mulgrave-Port Hawkesbury-Sydney-Cape Breton area. Through either the crown corporation or the various departments, we have had occasion to deal with people in the trucking industry, people in marine transportation and people in the railway industry. Whether we are not just reading their lips right—if I could use that phrase or jargon—it is safe to say that we do not get the same level of enthusiasm, proactivity or aggressiveness by CN people in terms of developing new business. The rubrics are telling us that the approach is more lethargic. I have to apologize for reading it wrong, but if our instincts are right then the situation that brings them to the table here may well in part be due to the fact that they have been lethargic not innovative in their marketing. We want to make note of that.

ACOA the agency remains comfortable even with privatization, which is the petition of the crown corporation. Without proper safeguards that agreement to privatize would likely bring the risk of eventual abandonment. So that if the decision by the end of the day by those authorized to make it is such that, yes, privatization is appropriate, then our review is sig-

[Traduction]

économique régional. Il faut trouver le juste équilibre entre la viabilité commerciale du réseau de transport et les objectifs du développement économique régional, de façon à faire valoir les éventuels points forts économiques de chaque région. Il serait inutile d'en ajouter beaucoup plus à cela.

Nous n'avons pas l'intention de débattre aujourd'hui des mérites des sociétés privées par rapport aux sociétés d'État. Le débat est très large. Le seul fait d'avoir assisté à certaines de ces délibérations nous a permis d'en apprendre sur quelques questions. Ce que nous cherchons vraiment, mais vraiment à faire ressortir, c'est qu'il est essentiel d'avoir une voie ferroviaire viable et efficace entre Truro et Sydney.

Nous sommes très inquiets de la compétitivité de certaines des grandes industries de l'est de la Nouvelle-Écosse. L'APECA a reçu un héritage considérable: les efforts louables des ministères qu'il l'ont précédé, c'est-à-dire le ministère de l'expansion industrielle régionale et le ministère de l'expansion économique régionale, et les investissements importants de divers gouvernements, tant le gouvernement fédéral que les provinces. On a investi de l'argent de diverses façons dans Devco et Sysco, dans les entreprises du secteur des pâtes et papiers de cette région de la Nouvelle-Écosse et dans certaines entreprises privées qui se servent du réseau ferroviaire.

Après tous ces efforts, j'oserais croire qu'on ne prévoyait pas que l'investissement serait menacé plus tard par une restriction possible du service ferroviaire ou l'abandon d'une voie, si on peut parler ainsi. Il faut s'en préoccuper, car se sont des investissements qui se font dans le secteur.

Il y a certaines choses qui nous préoccupent, et nous partageons quelques-uns des points de vue énoncés à propos du CN, qui est aussi une société d'État. Certains ont choisi de parler de «demarketing». Ce n'est peut-être pas juste de le faire. Toutefois, il est juste d'affirmer que mon collègue et moi avons plus de 10 ans d'expérience en développement économique régional dans la région composée de Mulgrave, de Port Hawkesbury, de Sydney et du Cap-Breton. Par l'entremise de la société d'État et de divers ministères, nous avons eu l'occasion de traiter avec les gens du secteur du transport par camion, du transport par bateau et du transport par train. Peut-être que nous lisons mal sur leurs lèvres—si je peux me permettre de parler ainsi—mais nous pouvons affirmer tout au moins que les gens du CN n'ont pas le même enthousiasme, le même dynamisme ni la même prévoyance quand il s'agit de brasser de nouvelles affaires. Les rubriques nous font voir que l'approche est plus léthargique. Je dois m'excuser si notre interprétation est erronée, mais, si notre instinct est juste, il se pourrait bien qu'ils se retrouvent ici avec nous en partie parce qu'ils ont été léthargiques, parce qu'ils n'ont pas innové dans le domaine du marketing. Il faut prendre note de ce fait.

L'APECA en tant qu'organisme accepte bien l'idée de la privatisation, mandat de la société d'État. En l'absence de mesures protectrices adéquates, l'entente de privatisation se traduirait vraisemblablement par un abandon. Si, à la fin de la journée, les personnes qui sont autorisées à prendre ces décisions décident qu'il faut aller de l'avant, que la privatisation est

[Text]

nificant safeguards should be attempted in every possible respect. I do not have very precise ideas as to how those safeguards could be constructed but there is an underlying fear by the agency that this must be considered as part of this equation.

We also have to recognize and repeat some of the comments made today with respect to the possibility for CN to institute a competitive type of truck mode transportation to a private line operator, which would have the net effect of draining business from a private operator.

Senator Graham: Could you repeat what you just said?

Mr. Bates: I am raising the prospect that if privatization occurred we would feel that the safeguards or the conditions of the privatization should be such that the abandoner, CNR in this case, or the CN, should be prohibited from conducting business in such a way that they could establish a competitive mode of transportation to the branch line operator. The net effect would be the obvious one that a new form of competition would place the new operator at a disadvantage.

To sum up again, ACOA does not view any action that would lead to a line abandonment as acceptable given our other investments and given the other programming that ACOA, the agency, is undertaking these days. There are inherent risks for major increases in toll and tariff structures both for rail and road from the topic that is under consideration.

Again I bring no particular evidence to what I am about to say, but there is a general understanding that truck rates in Nova Scotia—and I suspect Atlantic Canada—are deflated or low and that sooner or later we will see some attempt at adjustment to these rates. We do not know just what the impact of those adjustments could be if that were to occur.

We believe that some innovative ideas have possibly missed here. I make this statement in a constructive fashion. We have offered a couple of suggestions in our brief. As we understand it, and without access to all the information, the approach taken by CN is a rather simplistic one. We understand and we sympathize with the surfacing costs and the increasing cost factors that they are obliged to deal with. We think that is fair and that they have a right to do that, but there could be some innovation here to invite a partner or partners into some kind of formula for divestiture. We are not sure that that has occurred. It may well be a partnership arrangement with some prominent Canadian companies that you, Mr. Chairman, alluded to as a possibility earlier the evening. We would like to see some indication that that avenue could be pursued. It may well be with the weight of the evidence that you and the committee receive over the next week or so that there will be overwhelming persuasion to bring CN back to the discussion with regard to how they might revisit the whole issue of inviting either bids or interest in the line or constructing alternative prospects for operating the line as a partner with new and different partners.

[Traduction]

appropriée, nous croyons qu'il faut essayer de prendre de solides mesures protectrices à tous les points de vue possibles. Je n'ai pas d'idées très précises quant à la façon de concevoir ces mesures protectrices, mais il y a à l'Agence des craintes à ce sujet, et il faut en tenir compte dans l'équation.

Il nous faut aussi reconnaître, même réaffirmer les observations faites aujourd'hui à propos de la possibilité que le CN confie à un entrepreneur privé l'exploitation d'un réseau concurrentiel de transport par camion qui, au bout du compte, aurait pour effet de réduire le volume de travail d'un exploitant privé.

Le sénateur Graham: Je m'excuse, mais pourriez-vous répéter ce que vous venez de dire?

M. Bates: Ce que je dis, c'est que dans l'éventualité d'une privatisation, il faudrait disposer de mesures protectrices qui empêcheraient l'«abandonneur», le CNR ou le CN dans le cas qui nous occupe, d'exercer ses activités de façon à faire concurrence à l'exploitant d'une voie secondaire. Au bout du compte, évidemment, la nouvelle concurrence nuirait au nouvel exploitant.

En guise de résumé encore une fois, soulignons que l'APECA juge inacceptable toute mesure qui aboutirait à l'abandon d'une voie, étant donné ses investissements et les autres programmes qu'elle entreprend en ce moment. Dans le contexte, ces mesures risquent de faire augmenter le barème des taux et tarifs du transport par train et par camion.

Encore une fois, je n'ai aucune donnée particulière pour étayer mes dires, mais on s'accorde généralement pour dire que les tarifs du transport par camion en Nouvelle-Écosse—et aussi, je soupçonne, ailleurs dans la région de l'Atlantique—sont inhabituellement peu élevés et qu'il y aura tôt ou tard une tentative de rajustement. Or, on ne sait pas qu'elles seraient exactement les répercussions d'un tel rajustement.

À notre avis, certaines idées innovatrices auraient pu servir ici. Je veux que ma critique soit constructive. Nous proposons quelques façons de procéder dans notre mémoire. De la façon dont nous voyons les choses, sans avoir accès à tous les renseignements, le CN a adopté une approche plutôt simpliste. Nous sympathisons avec les dirigeants: les coûts du transport de surface et l'accroissement des facteurs de coûts avec lesquels ils doivent traiter sont considérables. Nous comprenons leur réaction et reconnaissons qu'ils ont le droit d'agir ainsi, mais ils auraient pu innover d'une certaine façon et inviter les autres intervenants à conclure une entente d'abandon. Nous ne sommes pas certains que cela se soit vraiment fait. Il se pourrait que ce soit une entente de partenariat conclue avec d'influents entreprises canadiennes, entente à laquelle vous, Monsieur le président, avez fait allusion plus tôt. Nous aimerions constater qu'on s'est bien engagé dans cette voie. Les témoignages que vous et les autres membres du comité allez entendre dans la semaine qui suit serviront peut-être à convaincre le CN de revenir sur sa décision et d'envisager la possibilité d'offrir des contrats ou des parts dans cette partie du réseau, ou encore d'autres façons d'exploiter le tronçon avec de nouveaux partenaires.

[Text]

We have some concerns with respect to the linkages between the line and the port facilities. I will invite Mr. Gilfoy to speak to two or three aspects to that because there have been major investments in port infrastructure over the past decade, and many of them by other government departments, that will suffer unless the planning for this divestiture or the organization that will go into it is properly conducted.

Mr. Tim Gilfoy, Director of Engineering Services, Enterprise Cape Breton Corporation: As Mr. Bates indicated, I should like to speak for a moment on the importance of rail to economic developments prospects in what is generally considered a depressed region of the country.

Rail linkages to ports provides a valuable flexibility in trying to attract development opportunities in northeastern Nova Scotia and Cape Breton Island. A couple of ports in particular that have strived over the years to develop infrastructure, which would enhance further economic activity, are the Sydport Industrial Park, which is owned by Enterprise Cape Breton Corporation. We have had a very concerted effort over the past few years to try and upgrade that facility and make it more attractive to new economic development opportunities. We have had some success. Some of that success is due in large part to the transportation flexibility that is offered by that facility. In that facility all modes of transportation more or less merge. We have road, rail and water access immediately available. It has served us very well particularly over the past year. It allows an opportunity where some very heavy material can be transported by rail to our waterfront facilities and fabricated into larger components and shipped out by water. There has been some activity over the past year there on the Point Aconi Project and some fairly major fabrication activities occurring at the Sydport Industrial Park which would then be floated out over our wharf structures to the Point Aconi site. There has also been some module fabrication on that site associated with the last known development of offshore oil and gas in Nova Scotia.

Another port that we spend a lot of time promoting is the Strait of Canso. It is generally considered to be the best deep-water port on the northeastern seaboard of North America. We have made some gains over the past year in attracting some industry there, but if we are ever to reach the point where the Strait of Canso reaches its full potential it is absolutely essential that rail service continues to be provided to that port. Regardless of what industry looks at utilizing the port there is always the question of rail service and being able to take heavy or bulk material to the port for shipment. We cannot under-emphasize the importance of rail to port activity.

In the early 1980s there was a significant amount of service base activity outside of the Port of Mulgrave. That was due in part to the existence of a rail spur right on to the wharf. That rail spur has been abandoned; the lines have been taken up onto the Mulgrave wharf and there has been virtually no activity there with respect to service-based activity for the offshore activity. We are quite strategically located there, particularly with respect to Sable Island. That in itself indicates the impor-

[Traduction]

Nous nous inquiétons des liens entre la voie et les ports. J'inviterais M. Gilfoy à traiter de deux ou trois aspects de la question, car il y a eu d'importants investissements dans l'infrastructure portuaire depuis dix ans, dont une bonne part provenait d'autres ministères, investissements qui sont appelés à chuter à moins que la planification d'abandon ou l'organisation qu'elle exigera soit faite comme il se doit.

M. Tim Gilfoy, directeur du service d'ingénierie, Société d'expansion du Cap-Breton: Comme M. Bates l'a indiqué, j'aimerais parler pendant un moment de l'importance du secteur ferroviaire quant aux perspectives de développement économique dans ce qui est généralement considéré comme une région économiquement «déprimée» du pays.

Le passage du réseau ferroviaire dans les ports est très utile et permet de favoriser des occasions de développement dans le Nord-Est de la Nouvelle-Écosse et sur l'Île-du-Cap-Breton. À titre d'exemple d'un port qui, au fil des ans, a vraiment cherché à édifier une infrastructure qui servira à accroître l'activité économique, citons le cas de Sydport Industrial Park, propriété de la Société d'expansion du Cap-Breton. Nous avons beaucoup collaboré depuis quelques années à essayer d'améliorer les installations et à les rendre plus attrayantes en prévision d'un nouveau développement économique. Nous avons remporté un certain succès. Ce succès tient pour une bonne part à la souplesse des installations en fait de transport. On y trouve une fusion pratiquement parfaite de tous les modes de transport. Il y a le transport routier, le transport ferroviaire et le transport naval, tous accessibles immédiatement. Cela nous a très bien servi, particulièrement depuis un an. De cette façon, on a pu transporter des matériaux très lourds par train jusqu'aux installations, au bord de l'eau, puis fait des assemblages destinés au transport naval. Depuis un an, il y a eu certains travaux dans le cadre du projet de Point Aconi ainsi que des activités assez importantes dans le domaine de la fabrication au Sydport Industrial Park, dont le produit était acheminé par la voie maritime à nos quais à Point Aconi. On a aussi fabriqué des modules pour le dernier projet pétrolier en mer en Nouvelle-Écosse.

Il y a dans le détroit de Canso un autre port que nous passons beaucoup de temps à promouvoir. En général, il est considéré comme étant le meilleur port en eau profonde du Nord-Est de l'Amérique du Nord. Depuis un an, nous sommes parvenus à y attirer des entreprises, mais il est indispensable d'y maintenir le service ferroviaire, sinon le port ne pourra jamais donner sa pleine mesure. Quel que soit l'aspect du port auquel l'industrie décide de s'attacher, il y a toujours la question du service ferroviaire: est-il possible d'y faire acheminer du matériel lourd ou en vrac? On ne saurait trop insister sur l'importance du service ferroviaire au regard de l'activité portuaire.

Au début des années 80, le secteur tertiaire a connu une activité considérable à l'extérieur du port de Mulgrave, en partie parce qu'il y avait un embranchement menant directement au quai. Cet embranchement a été abandonné; les rails ont été enlevés, et il ne s'y fait pratiquement rien pour ce qui est des rapports entre le secteur tertiaire et les projets pétroliers en mer. Nous y occupons un emplacement des plus stratégiques, particulièrement en ce qui concerne l'Île de Sable. Cela en soi témoigne de l'importance du réseau ferroviaire dans nos ports

[Text]

tance of a rail link to our ports and the job potential that it does create in an economically depressed area.

Mr. Bates: In conclusion, the business of economic development is pretty tough. I do not know how to tell anyone around this table how difficult it is. The major companies, many of whom will be coming before this committee next week and most of whom we have met with, are facing new competition, new problems. The pulp and paper industry characterizes it as best as any. We have to be concerned with any possible eventuality that one way or another will aggravate the competitive situation that these firms find themselves in. On that note I am pleased to have come, grateful that you invited us and thank you for both of us very much.

The Chairman: Thank you Mr. Bates. That is a very moderate presentation.

Senator Stewart: I appreciate very much the statement Mr. Gilfoy has made about the Strait of Canso area. I think he is absolutely correct that if the potential of that great harbour is ever to be realized rail facilities will be essential.

I was very surprised to hear that the line of railway running into Mulgrave had been abandoned and that the tracks had been removed.

I wish to ask a closely related question. We will be told by Scott Paper at Abercrombie in Pictou County that they began to ship through Sheet Harbour—that is, by trucking to Sheet Harbour and then by barge to Pennsylvania. Why were they not shipping from the Strait of Canso? It is about the same distance. There already was a highway, the Trans-Canada Highway, and a railway. What was wrong with the Strait of Canso?

Mr. Gilfoy: Scott Paper were into the Strait of Canso a number of times looking at the possibility of shipping some product through there. As I understand it, one of the drawbacks was the lack of adequate warehouse space immediately adjacent to the wharf.

Senator Stewart: Such space was available at Sheet Harbour?

Mr. Tim Gilfoy: I assume it is. I have not visited Sheet Harbour but that was one of the arguments that they used.

Senator Stewart: About what year would that have been?

Mr. Gilfoy: That would have been probably about four years ago.

Senator Stewart: When the new dock and warehouse was being built in Sheet Harbour?

Mr. Gilfoy: It would have been around that same time-frame, yes.

Senator Stewart: I have a more general question, and this is to Mr. Bates. Your testimony is enlightening and at the same time alarming. On the one hand I get the impression that ministers and bureaucrats here in Ottawa over the years have been racking their brains with regard to regional development in

[Traduction]

et des possibilités d'emploi qu'il sert à créer dans une région économiquement déprimée.

M. Bates: En conclusion, disons que le développement économique est une chose très difficile de nos jours. Inutile pour moi de vous dire à quel point. Les grandes sociétés—la plupart d'entre elles viendront témoigner devant vous la semaine prochaine, et nous avons traité avec la plupart—font face à une nouvelle concurrence, à de nouveaux problèmes. Le secteur des pâtes et papier en est le meilleur exemple. Il faut se préoccuper de toute éventualité qui, d'une façon ou d'une autre, aggraverait la lutte féroce que se livrent déjà les entreprises dans ce domaine. Sur cette note, au nom de mon collègue, je tiens à vous remercier de nous avoir invités.

Le président: Merci, M. Bates. C'était un exposé très modéré.

Le sénateur Stewart: J'ai vraiment apprécié les propos de M. Gilfoy quant au détroit de Canso. Je crois qu'il a tout à fait raison: les installations ferroviaires seront indispensables au développement de ce magnifique port.

J'ai été très surpris d'entendre dire que l'embranchement menant à Mulgrave avait été abandonné et que les rails avaient été enlevés.

J'aimerais poser une question qui y est étroitement liée. Les représentants de la Scott Paper d'Abercrombie et de Pictou County nous diront qu'ils ont commencé à faire transiter leurs chargements par Sheet Harbour—c'est-à-dire par camion jusqu'à Sheet Harbour, puis ensuite par péniche ou par barge à destination de la Pennsylvanie. Pourquoi ne faisaient-ils pas faire leur chargement depuis le port du détroit de Canso? Il se situe à pratiquement la même distance. Il y avait déjà une autoroute en place, soit l'autoroute transcanadienne, et il y avait une voie ferrée. Pourquoi pas le port du détroit de Canso?

M. Gilfoy: Les représentants de la Scott Paper se sont rendus plusieurs fois au port du détroit de Canso pour étudier la possibilité d'y faire des chargements. Le manque d'espace d'entreposage adéquat tout près du quai aurait posé un problème.

Le sénateur Stewart: Il y avait cet espace à Sheet Harbour?

M. Tim Gilfoy: Je suppose que oui. Je n'ai jamais été à Sheet Harbour, mais c'était là un des arguments utilisés par les représentants.

Le sénateur Stewart: C'était en quelle année environ?

M. Gilfoy: Il y a environ quatre ans, probablement.

Le sénateur Stewart: Lors de la construction du nouveau quai et du nouvel entrepôt à Sheet Harbour?

M. Gilfoy: À la même époque, à peu près. Oui.

Le sénateur Stewart: J'aimerais poser une question plus générale à M. Bates. Votre témoignage a été très enrichissant, mais aussi très inquiétant. D'une part, j'ai l'impression que les ministres et les bureaucrates ici à Ottawa se creusent les méninges depuis des années pour en arriver à un meilleur déve-

[Text]

Atlantic Canada. At the same time transportation—at least as far as rail is concerned—has been moving the other way under the auspices of the same governments.

As I read the history of the country I am impressed by the fact that transportation always was regarded as fundamental to the economic development of the country, whether we are talking about Atlantic Canada, the prairie provinces—where we have the Crow rates—or about British Columbia. Transportation was regarded as the big tool of regional economic development. For some reason—do not ask me why—on the one hand we now have special programs to pour hundreds of millions of dollars and a great deal of effort by very able people into regional economic development, and all the while the railway is being pulled out. I am depicting this in exaggerated terms; I am caricaturing because I want to make my point briefly. Has your agency gone to your minister and said, “Minister, do you know what your other hand is doing?”

Mr. Bates: May I respond?

Senator Stewart: Yes.

The Chairman: We have had three ministers in as many years.

Mr. Bates: Without appearing to duck the question at all, Senator Stewart, the whole matter of transportation has improved measurably in many ways in the broader sense. Most of us would agree that air transport in Atlantic Canada—that is, passenger air—has never been as good as it is today. That is a measurable improvement and we should acknowledge that. To the same degree, notwithstanding my remarks about the trucking industry, lower rates can be looked on favourably undoubtably. The trucking industry has improved measurably. Transportation in Atlantic Canada through trucking has improved significantly. We are here today to speak to you people, an astute group who are taking steps to have a look at this on behalf of the Government of Canada and on behalf of our minister, whose department takes the issue of advocacy seriously. This is perhaps one of the few issues with respect to rail—and I stand to be corrected on that now—since Mr. Crosbie has been minister and since ACOA has been established. Notwithstanding that it is a serious issue. We have taken the trouble to talk to the other shippers. It is appropriate that we bring the issue to this group in respect of our advocacy role. We want it made clear that we will be supporting those others who will be coming forward to the group with the same issue. That is not to say that more should not be done. Perhaps what we are seeing is the emergence of a necessity for vigilance on how the whole rail transport mode will evolve over the next five years.

Senator Atkins: May I ask a supplementary question?

Senator Stewart: Yes; please do, senator.

Senator Atkins: Just to follow up on what you are saying, if you look at the history of the maritimes there has been an evolution from water to rail to roads. While you ask Mr. Bates

[Traduction]

loppement pour la région de l'Atlantique. D'autre part, le secteur des transports—du moins le secteur ferroviaire—fait l'objet d'une politique contraire des mêmes gouvernements.

Dans mes lectures sur l'histoire du pays, je suis impressionné par le fait que le transport ait toujours été considéré comme un élément fondamental du développement économique, que ce soit dans la région de l'Atlantique, dans les provinces des Prairies—où le tarif du Nid-de-Corbeau est en vigueur—ou en Colombie-Britannique. Le transport était considéré comme l'instrument principal du développement économique régional. Pour une raison qui m'échappe, nous disposons actuellement, d'une part, de programmes spéciaux qui consistent à consacrer des centaines de millions de dollars et les efforts de gens très talentueux au développement économique régional et, d'autre part, à se retirer du secteur ferroviaire. J'utilise l'exagération pour exprimer mon point de vue. Si j'ai choisi un exemple caricatural, c'est que je veux faire valoir mon point de vue brièvement, sans être subtil. Est-ce que votre agence est allée voir le ministre pour lui dire: «Monsieur le ministre, savez-vous ce que vous êtes en train de faire de l'autre main?»

M. Bates: Est-ce que je peux répondre à la question?

Le sénateur Stewart: Oui.

Le président: Nous avons eu droit à trois ministres en autant d'années.

M. Bates: Sans vouloir éviter la question du tout, Monsieur le sénateur, je dois dire que le domaine des transports s'est amélioré considérablement à bien des points de vue. La plupart des gens s'entendraient pour dire que le transport aérien dans la région de l'Atlantique—c'est-à-dire le transport de passagers—n'a jamais été aussi bon qu'il l'est aujourd'hui. Il y a eu des améliorations notables, et il faut les reconnaître. Dans le même ordre d'idées, mis à part ce que j'ai dit à propos du secteur du camionnage, la réduction des tarifs est sans aucun doute une chose favorable. Ce secteur s'est amélioré considérablement. Le transport par camion dans la région de l'Atlantique s'est amélioré considérablement. Nous sommes venu ici aujourd'hui pour nous adresser à des gens astucieux qui cherchent à étudier la question sérieusement au nom du gouvernement du Canada et de notre ministre, dont le ministère prend au sérieux la défense de ces intérêts. C'est peut-être l'une des rares questions à être abordées dans le domaine ferroviaire—si je ne m'abuse—depuis que M. Crosbie est ministre et que l'APECA a été établie. Il demeure que la question est très grave. Nous avons pris la peine d'en parler aux autres expéditeurs. Il est à propos que nous portions la question à l'attention de votre groupe, si ce n'est que pour défendre nos intérêts. Nous tenons à affirmer que nous appuierons quiconque se présente au groupe pour défendre la même question. Il ne faut pas en déduire pour autant qu'il faut s'arrêter là. Ce qui en ressort, c'est peut-être la nécessité d'être vigilant quant à l'évolution du transport ferroviaire pour les cinq années à venir.

Le sénateur Atkins: Puis-je poser une autre question?

Le sénateur Stewart: Oui, faites, Monsieur le sénateur.

Le sénateur Atkins: Pour faire suite à ce que vous avez dit, si on étudie l'histoire des Maritimes, il y a eu une certaine évolution: on est passé de l'eau aux rails aux routes. Alors que

[Text]

about whether he has taken his case to the federal minister, if you listen to the premiers in the Maritimes in terms of their priorities they have been making very strongly the point over recent years that their priority is highways. They have made that point almost to the detriment may be of other modes of transportation.

Senator Stewart: You have given me my next question. The witnesses now before the committee have called our attention to the importance of rail to certain specified industries. Mr. Gilfoy has told us of the importance of rail insofar as major industrial development at or near ports is concerned. Has ACOA ever gone to the minister and said, "Perhaps we are hearing too much about highway construction given the fact that these major employers, the primary producers, rely heavily on rail, not on air freight and somewhere in between on trucking." Have you talked to your minister about this question?

Mr. Bates: The answer is no. The reason is we respond to the issues as presented to us by the shippers to a great extent. I sense to the extent we know, that there is a balancing mechanism. Senator Atkins has rightly pointed out the very strong priorities placed on highways. We would be the first to admit how important that is.

We are seeing, perhaps for the first time, some of the real concern with rail as it relates to eastern Nova Scotia. That is not to ignore the VIA Rail issue that was around some time ago. We are responding to the issues of importance to those firms and how they will be affected, in addition to our own assessment of the impact in that particular area.

Senator Stewart: You would agree that governments, particularly provincial governments, are likely to hear much more about the need for road construction because good roads, good safe roads, are immediately important to a far larger number of people, provided of course they have jobs provided by major industries with which to buy the cars and to be able to buy the goods trucked in. Of course if they do not have the jobs, they do not have the cars and they cannot buy the goods, and consequently they do not need the roads.

Senator Atkins: And it probably serves the kinds of people ACOA is serving, the small and medium sized businesses, not the large businesses which probably demanded rail service. They see it as an opportunity for small business development.

Senator Stewart: Do you not think you should go to your minister and say, "Look, let us get off this highway kick." Why don't you pound the table a little and say, "Rail is important; let us give some support to CN on this line. Let us firm them up on this." Do you not think this would be a good way in engaging in the performance of your mandate in eastern Nova Scotia?

Mr. Bates: This is not at all beyond the realm of possibilities. I do not know about beating the table but I would say that

[Traduction]

vous demandez à M. Bates s'il a cherché à défendre son dossier auprès du ministre fédéral, vous devriez peut-être écouter les premiers ministres des Maritimes, qui ont affirmé avec beaucoup de vigueur, ces dernières années, qu'ils avaient l'intention d'accorder la priorité aux autoroutes. Ils ont fait leurs déclarations presque au détriment des autres modes de transport.

Le sénateur Stewart: Ce qui m'amène à poser une autre question. Les témoins ici présents ont porté à notre attention l'importance du chemin de fer dans certaines industries. M. Gilfoy nous a parlé de l'importance du chemin de fer en ce qui a trait aux grands projets de développement industriel dans les ports et les régions avoisinantes. L'APECA s'était rendue auprès du ministre pour lui dire: «Peut-être que nous entendons trop parler de construction d'autoroutes, compte tenu du fait que ces employeurs d'importance, ces producteurs de premier rang se fient énormément au train, pas du tout à l'avion, et quelque peu au camion.» Avez-vous soulevé la question auprès du ministre?

M. Bates: Non. C'est que nous réagissons pour une bonne part aux questions qui nous sont présentées par les expéditeurs. Autant que nous sachions, il y aurait un mécanisme pour équilibrer les choses. Le sénateur Atkins a souligné avec raison que l'on accordait énormément d'importance aux routes. Nous serions les premiers à admettre ce fait.

Peut-être pour la première fois, nous constatons qu'il y a des inquiétudes réelles quant à l'état du secteur ferroviaire dans l'est de la Nouvelle-Écosse. Je ne veux pas dire que nous ne tenons pas compte de la question de Via Rail, qui était un enjeu il y a longtemps. Notre réaction est fonction des questions qui importent pour ces entreprises et des répercussions éventuelles pour elles, ainsi que de notre propre évaluation dans un secteur donné.

Le sénateur Stewart: Seriez-vous d'accord pour dire que les gouvernements, particulièrement les gouvernements provinciaux, sont susceptibles d'entendre parler beaucoup plus souvent de la nécessité de construire des routes parce que bonnes routes, des routes sécuritaires sont d'une importance immédiate pour beaucoup plus de gens, dans la mesure où, bien sûr, ils ont un emploi dans les grandes industries, grâce auquel ils peuvent acheter une voiture et les marchandises qui arrivent par camion. Bien sûr, s'ils n'ont pas d'emploi, ils n'ont pas de voiture, ils ne peuvent acheter des marchandises et ils n'ont pas besoin de ces routes.

Le sénateur Atkins: Et cela sert probablement le genre de clientèle que l'APECA dessert, soit les PME, et non pas les grandes sociétés, qui ont probablement exigé le service ferroviaire. On y voit une occasion d'affaires pour les PME.

Le sénateur Stewart: Vous ne croyez pas qu'il serait bon d'aller au ministre et de lui dire: «Écoutez, oublions un peu les routes» Pourquoi ne pas faire un peu de bruit et dire «Le chemin de fer, c'est important: donnons notre appui au CN pour ce tronçon. Aidons-lui à solidifier les choses». Ne croyez-vous pas que ce serait une bonne façon de commencer à remplir votre mandat pour l'est de la Nouvelle-Écosse?

M. Bates: C'est certainement dans le domaine des possibilités. Je ne sais pas quoi penser de l'idée de faire du bruit comme

[Text]

Minister Crosbie would need no briefing from me with respect to railways, having come through the Newfoundland issue. I should acknowledge your suggestion as a very constructive one. He automatically of course is briefed on our appearance here today and what it is we are doing and the issues we are speaking too.

Coming back to Senator Atkins's remarks, there is a peripheral issue in relation to the discussion on small-and medium-sized business. It has to do with their dependence on these large firms. If we do not support these large firms the cluster of smaller firms along side will suffer, and everybody is aware of that.

Senator Stewart: You referred to low truck rates and suggested that this may be a temporary situation, which may be a mixed blessing. Do you have any explanation for this? Is it a fact that as a result of economic deregulation we have perhaps unrealistic competition in trucking.

Mr. Bates: I am not expert enough to say. We have been made aware that the rates are low. We have been told that they are deflated in many instances but I would be unqualified to speak to the exact cause.

Senator Atkins: It has to be one of the more competitive areas of service in Canada I happen to believe.

The Chairman: Mr. Bates, do you know how many salesmen CN has in the Truro to Sydney area to knock on doors for a commission or salary plus commission to ask if people have anything to ship today. How do they do it?

Mr. Bates: We do not see very many. I am not sure they need a great force. That is only an observation from a distance but we have to reiterate that we do not see the level of aggressiveness that we see with competing transportation modes.

Senator Stewart: We have been told again and again about the similarities between Canadian Pacific, which is a private corporation, and CN. There is at least a perception that in eastern Nova Scotia CN has not been as keen, as enterprising as perhaps it might have been. I guess then the question to ask is whether CP would have been any better? Would the privatization of the whole Canadian National system, pursuant to the ideology of the present federal government and the ideology of the present provincial government in Nova Scotia, be likely to produce a more alert, vigorous, energetic, enterprising company?

Mr. Bates: One would be postulating on it, but I think it is fair to recognize that there are very major changes going on in the way we do business, not only in the transportation business. We are seeing this in various firms we assist through ACOA with business supports. It is taking place across the country. We recognize that firms have to advance with new technology to remain competitive.

This leads I recognize into the other arguments, the national unity argument, the importance of a coast to coast linkage and

[Traduction]

vous l'avez dit, mais je dirais que M. Crosbie n'a pas besoin de m'entendre discourir sur les chemins de fer, étant donné ce qui s'est passé à Terre-Neuve. Je dois admettre que votre question est très constructive. Bien sûr, il sera mis au courant automatiquement de notre témoignage ici aujourd'hui et de ce que nous faisons à propos des questions en jeu.

Pour revenir aux propos du sénateur Atkins, il y a une question accessoire au débat sur les PME. Cette question a trait à leur dépendance face aux grandes sociétés. Si nous ne donnons pas notre appui aux grandes sociétés, la grappe de PME autour d'elle en souffrira, et tout le monde en est conscient.

Le sénateur Stewart: Vous avez parlé des tarifs peu élevés du transport par camion et laissé entendre que la situation pourrait être temporaire, ce qui pourrait avoir du bon et du mauvais. Auriez-vous une explication? On sait bien que la déréglementation économique a peut-être produit une concurrence injuste dans le secteur du camionnage.

M. Bates: Je ne connais pas assez la question pour me prononcer. On nous a signalé que les tarifs étaient peu élevés. On nous a dit qu'ils étaient anormalement bas dans certains cas, mais je n'ai pas les compétences nécessaires pour en déceler la cause exacte.

Le sénateur Atkins: Il faut que ce soit l'un des secteurs les plus compétitifs du secteur des services au Canada, du moins je le crois.

Le président: M. Bates, savez-vous combien de vendeurs le CN envoie faire du porte à porte entre Truro et Sydney, en échange d'une commission ou d'un salaire plus commission, et demander aux gens s'ils ont quelque chose à expédier. Comment le font-ils?

M. Bates: Nous n'en voyons pas beaucoup. Je ne suis pas certain qu'ils en aient besoin d'un grand nombre. Ce n'est qu'une observation que je fais «à distance», mais il faut répéter que le dynamisme n'est pas le même que dans le cas de modes de transport qui se font concurrence.

Le sénateur Stewart: On nous a parlé maintes et maintes fois des similitudes entre le Canadien Pacifique, qui est une société privée, et le CN. Dans l'est de la Nouvelle-Écosse, on perçoit tout au moins que le CN n'a pas été aussi perspicace, aussi dynamique qu'il aurait pu l'être. J'imagine que la question qui se pose est la suivante: Le CP aurait-il pu faire mieux? Si on privatisait le réseau entier du Canadien National, conformément à l'idéologie de l'actuel gouvernement fédéral et, de fait, de l'actuel gouvernement provincial de la Nouvelle-Écosse, aurait-on vraisemblablement droit à une société plus alerte, plus vigoureuse, plus énergique, plus entreprenante?

M. Bates: Ce serait extrapoler, mais je crois qu'il est juste de reconnaître que notre façon de procéder fait l'objet d'une évolution considérable, et pas seulement dans le domaine des transports. Nous le voyons quand l'APECA prête son assistance à diverses entreprises. C'est un phénomène qui se déroule dans tout le pays. Nous savons que les entreprises doivent adopter de nouvelles techniques pour demeurer compétitives.

Cela nous amène, je le sais, à d'autres débats, notamment au débat sur l'unité nationale, à l'importance de réseaux qui

[Text]

so on. But nevertheless if we recognize that change is taking place and firms should be allowed to make some adjustments, then maybe your very point is in some ways favouring the position CN is taking, that there should be an allowance to consider some smallness, some element of, to use my term "partnering", as an innovative approach to preserving and strengthening that line for its longer term viability. There are some ingredients there that I do not understand. I think it is important that they become better understood through the course of this hearing.

Senator Stewart: I suppose it is unfair to ask this question of a bureaucrat, but do you think that the CN has become inordinantly bureaucratic and that this is the explanation for the lack of aggressiveness to which you referred?

Mr. Bates: I could only give a subjective view and it would be consistent with what we read and hear about all large firms.

Senator Stewart: So your guess would be that CN would be no worse than CP in this regard?

Mr. Bates: And that is all it would be, a guess.

The Chairman: A friend of mine left Ottawa three years ago. He was an assistant deputy minister. He went to the head office of CP. He said to me, "You think Ottawa is bureaucratic? You should see the head office at CP."

Senator Stewart: I guess you are saying that the whole thing should be broken up into a whole series of shortlines.

The Chairman: I do not think I would make that conclusion. I said earlier that CN would be the first to acknowledge that they are not in the spur line business. It is a fact of life.

Senator Stewart: Because they are so bureaucratic.

The Chairman: Because of the nature of their operation.

Senator Stewart: They are so similar they cannot play the this same kind of music; they can only play drums, not fifes.

The Chairman: That is true.

Senator Graham: Mr. Bates, you said that ACOA has an advocacy role. I think the most alarming statement in your brief is a quotation on page 8 where you quote the CN vice-president for the Atlantic Region when he was in Port Hawkesbury to speak to a group of businessmen, "The moment we can no longer make money on that line we will file for abandonment." If you were a betting man, who would you put your money on, one of the three bidders that made the threshold with respect to the possibility of purchasing the line from CN or CN when you talk about the future viability and longevity of that rail line?

Mr. Bates: With so little information I am not sure I would do either. That is why I came down the middle of the road earlier with the notion that it is my hope that the committee at the end of its hearings will have enough aggregate information

[Traduction]

relient les deux extrémités du pays, et ainsi de suite. Néanmoins, si nous reconnaissons qu'il y a une certaine évolution et qu'il faut permettre aux entreprises de rectifier leur tir, l'idée même que vous avancez équivaut d'une certaine façon à approuver le point de vue du CN, c'est-à-dire qu'il faudrait permettre aux gens d'envisager un élément constituant de ce que j'appelle «le partenariat» comme façon innovatrice de préserver et de renforcer cette voie pour en assurer la viabilité à long terme. Il s'y trouve quelques éléments que je ne comprends pas. À mon avis, il serait important qu'ils soient expliqués durant les audiences.

Le sénateur Stewart: Je suppose qu'il est injuste de poser la question suivante à un bureaucrate, mais je le fais quand même: Croyez-vous que le CN s'est bureaucratisé à l'excès et que ce serait là la cause du manque de dynamisme dont vous avez parlé plus tôt?

M. Bates: Je ne pourrais que donner un point de vue subjectif qui cadrerait avec ce qui s'écrit et ce qui se dit à propos des grandes sociétés.

Le sénateur Stewart: Vous seriez donc porté à croire que le CN n'est pas pire que le CP à cet égard?

M. Bates: Je serais porté à le croire, oui, mais sans pouvoir en être parfaitement sûr.

Le président: J'ai un ami qui a quitté Ottawa il y a trois ans. Il était sous-ministre adjoint. Il s'est rendu au siège social du CP. Il m'a dit: «Tu crois que c'est bureaucratisé à Ottawa, tu devrais voir le siège social du CP.»

Le sénateur Stewart: Ce que vous dites, j'en déduis, c'est qu'il faudrait morceler le tout et en faire une série d'exploitations secondaires.

Le président: Je ne tirerai pas cette conclusion. J'ai dit plutôt que le CN serait le premier à admettre qu'il n'est pas dans le domaine des voies secondaires. C'est un fait.

Le sénateur Stewart: Parce qu'il est si bureaucratisé.

Le président: Parce que c'est la nature de son entreprise.

Le sénateur Stewart: Ils se ressemblent tellement qu'ils ne peuvent pas jouer le même genre de musique. Ils peuvent seulement jouer du tambour, pas de la flûte.

Le président: C'est vrai.

Le sénateur Graham: M. Bates, vous avez dit que l'APECA a notamment pour mandat de défendre certains intérêts. Les propos les plus alarmants dans votre mémoire se trouvent, à mon avis, à la page 8, où vous citez le vice-président du CN pour la région de l'Atlantique. Durant un discours prononcé à Port Hawkesbury devant un groupe d'hommes d'affaires, il aurait dit: «Dès que cette voie ne rapportera plus, nous engageons le processus pour l'abandonner.» Si vous aimiez le jeu, seriez-vous porté à parier sur l'un des trois soumissionnaires qui ont répondu aux normes minimales pour ce qui est de l'achat éventuel de la voie, en pensant à la viabilité à long terme de cette voie?

M. Bates: Ayant si peu d'informations en main, je ne suis pas sûr que je ferais l'un ou l'autre. C'est pourquoi je suis arrivé tout à l'heure avec l'espoir que le comité disposera à la fin de ses audiences d'une quantité suffisante d'informations

[Text]

that you could persuade CN to come back for a purely frank discussion on alternative options. I will come back to your first question this way: That if CN does not get some relief on what I understand their existing operating mode to be vis-a-vis marketing, et cetera I think the line would become moribund.

Senator Graham: What do you mean when you talk about relief?

Mr. Bates: I mean it seems to be afraid of where its bottom line is going. I am subject to correction but as to the marginal viability references made throughout the day, and various people have the same information we have, my understanding is that some of these numbers were compiled before some of the traffic with respect to coal to Trenton and Gypsum was eliminated. One would conclude that perhaps that marginal viability has already decreased. Unless we are going to see a great flare-up of marketing aggressiveness and new innovative techniques the odds are that the line will go down hill and one way or another grounds will be found to seek curtailment. So it would seem reasonable to have a broader based discussion with the corporation and insist, if one may, that new and other options be considered which may well mean that there are some Canadian players or business people who will get off their rumps, search for business and find new ways of doing things. It has been done in other jurisdictions.

It may also mean that the whole rail transportation business in Nova Scotia would be the better for it.

Senator Graham: Your comment about no Canadian company being considered, does that arise out of your own instincts or experience?

Mr. Bates: No, and I have to admit some hearsay in that. I am not convinced that some Canadian companies could not be interested. We are aware, and it would not be appropriate for me to mention them here, that there are some corporations that have some distinct capability and under the right circumstances might be interested.

Senator Graham: In partnership or otherwise.

Mr. Bates: Certainly.

Senator Graham: You mentioned that the physical assets should remain the property of the federal government. Is that your final bottom line?

Mr. Bates: Yes. We think, in the absence of a better understanding of what the safeguards would be and the risks that seem to be inherent, that should be the bottom line consideration.

Senator Graham: I had heard that you had suggested verbally that if CN goes ahead with the sale, I do not want to put words in your mouth, they should be prevented from entering into any trucking arrangement in that part of Nova Scotia.

Mr. Bates: I said they should be prevented from entering into an arrangement on an alternate mode of transportation that would give unfair competition to the new startup operator.

[Traduction]

pour persuader le CN de revenir sur ses positions et engager un débat sincère sur les solutions de rechange. Je reviens à votre première question: si le CN n'obtient pas d'aide à propos de ce qui semble être sa façon de procéder dans le domaine du marketing, etc., je crois que la voie va agoniser.

Le sénateur Graham: Qu'entendez-vous par «aide»?

M. Bates: Ce que je veux dire, c'est que le CN semble avoir peur de regarder le résultat net de ses activités. Si je ne m'abuse, pour ce qui est de la viabilité moyenne dont il a été question durant toute la journée—et il y a plusieurs personnes qui possèdent les mêmes renseignements que moi—certaines des statistiques ont été établies avant l'élimination des chiffres concernant le transport du charbon vers Trenton et la Gypsum. On pourrait peut-être conclure que la viabilité moyenne est déjà plus faible. À moins d'un coup d'éclat en fait de marketing et d'innovation, il est probable que la situation de la voie se détériorera et que l'on trouvera, d'une manière ou d'une autre, une raison pour justifier la réduction. Il serait donc raisonnable d'entretenir un débat plus vaste avec la société et insister, si cela est possible, pour que l'on envisage d'autres options, ce qui pourrait bien vouloir dire que certains intervenants, certaines gens d'affaires au Canada vont se grouiller le derrière, chercher à brasser des affaires et essayer de trouver de nouvelles façons de faire les choses. Cela se fait ailleurs.

Il est aussi possible que le réseau de transport ferroviaire en Nouvelle-Écosse se trouve amélioré dans son entier.

Le sénateur Graham: Vous avez dit qu'aucune entreprise canadienne n'était en lice. Qu'est-ce qui vous fait parler ainsi, votre instinct ou votre expérience?

M. Bates: Non, je dois admettre qu'il y a du oui-dire là-dedans. Je ne suis pas convaincu que certaines entreprises canadiennes ne sont pas intéressées. Nous savons, et il serait mal avisé pour moi de les mentionner ici, que certaines sociétés ont les moyens voulus pour le faire et, dans les bonnes circonstances, seraient intéressées.

Le sénateur Graham: En association ou autrement.

M. Bates: Certainement.

Le sénateur Graham: Vous avez affirmé que les biens matériels devraient demeurer la propriété du gouvernement fédéral. Est-ce la conclusion de votre analyse?

M. Bates: Oui. À notre avis, ne sachant pas en quoi consistent les mesures protectrices et les risques inhérents, ce serait là un minimum.

Le sénateur Graham: Il paraît que vous avez dit que si le CN allait de l'avant et vendait la voie—je ne cherche pas à vous faire dire des choses que vous n'avez jamais dites—on devrait l'empêcher de conclure une entente relative au camionnage dans cette région de la Nouvelle-Écosse.

M. Bates: J'ai dit qu'on devrait l'empêcher de conclure une entente à propos d'un autre mode de transport si cette entente constituait une concurrence déloyale pour un nouvel exploitant.

[Text]

Senator Graham: I had heard rumors about that but we simply ran out of time with CN this morning. I intend to revisit the matter when they come back. You say it is an essential rail network and that, if privatization occurs, safeguards must be incorporated into the purchase and sales agreement. From what source would you expect those safeguards to come?

Mr. Bates: We have to admit that we are not sure of our grounds, because we do not know what all the rights are of the corporation in its action to sell or divest. We would hope for an outcome in large measure through the deliberations of this committee. We have to be impressed by the brief that was presented here by the province of Nova Scotia this morning. Minister Streach is very concerned but could not be committal with respect to some of the points put to him in respect of the province's interest in taking on the line. We understand that. We do not have the answers but we have sufficient concerns that we would press those who have an opportunity to seek some safeguards if in fact a privatization route is selected. That might be diminished if CN were to revisit the whole approach to privatization.

Senator Graham: You say that a thorough and detailed analysis on the implications of privatizing the Truro-Sydney Rail Line should be undertaken; that is in part what we are attempting to do, to get the facts or as much information as possible. To whom would you address those questions with respect to the analysis, and what kinds of questions would you ask?

Mr. Bates: Part of this work with respect to the analysis will come from the study or assessment already commissioned by Enterprise Cape Breton Corporation in conjunction with the Cape Breton Industrial Board of Trade. A competent consultant has been engaged; we have every reason to think we have a good product, good sound information which should form the basis of some decisions and further advocacy on the matter.

Senator Graham: Mr. Chairman, before I finish may I thank you, everybody who attended, all the people in the room, staff and so on. I am very grateful as the person who initiated this process.

Senator Atkins: Knowing what you know about regional economic development which is probably tougher, if you had any expendable income in ACOA based on discussions we are having here today, do you feel strongly enough that you would invest in CN to stay rather than taking the other option?

Mr. Bates: I think we would want to have a hard look at the portfolio before we make that kind of decision. We are not operating from a great information base. Perhaps we should, I would be the first to admit, and perhaps this will improve over the next week or so. Today, I would want to caucus hard before I took that decision.

The Chairman: Thank you very much for your patience and an excellent brief.

The committee adjourned.

[Traduction]

Le sénateur Graham: J'ai entendu des rumeurs à ce sujet, mais nous avons tout simplement manqué de temps avec les représentants du CN ce matin. J'ai l'intention de revenir sur la question à leur retour. Vous dites que c'est là un réseau ferroviaire essentiel et qu'il faut, en cas de privatisation, prévoir des mesures protectrices dans l'accord de vente. À votre avis, quelle serait la source de ces mesures protectrices?

M. Bates: Il faut admettre que nous ne sommes pas certains: nous ne connaissons pas tous les droits dont dispose une société pour vendre ou abandonner. Nous comptons beaucoup sur les délibérations du comité dans le dénouement de cette affaire. Il faut dire que le mémoire présenté ce matin par la province de la Nouvelle-Écosse nous a impressionnés. M. le ministre Streach s'intéresse beaucoup à la question, mais n'a jamais pu s'engager quand on lui a demandé si l'idée d'acquiescer la voie intéressait la province. Nous le comprenons. Nous n'avons pas de solution miracle, mais la question nous préoccupe à ce point qu'il faut faire pression sur ceux qui ont la possibilité de prévoir des mesures protectrices en cas de privatisation. La question serait peut-être moins importante si le CN voyait la privatisation d'un autre œil.

Le sénateur Graham: Vous dites qu'il faut entreprendre une analyse détaillée, complète des répercussions de la privatisation de la voie ferrée Truro-Sydney; c'est ce que nous essayons de faire en partie, nous essayons d'obtenir le plus de faits, le plus d'informations possible. À qui adresseriez-vous les questions qui se rapportent à l'analyse, et quel genre de question poseriez-vous?

M. Bates: Le travail d'analyse proviendra en partie d'une étude ou d'une évaluation déjà commandée par la Société d'expansion du Cap-Breton, de concert avec la chambre de commerce de la région. Un expert-conseil compétent a été engagé; nous avons toutes les raisons de croire qu'il s'agit d'un bon «produit», d'informations solides qui permettront d'étayer certaines décisions et de mieux défendre le dossier.

Le sénateur Graham: Monsieur le président, avant de conclure mon intervention, je tiens à vous remercier, vous-même et toutes les personnes qui ont assisté aux délibérations, tout le personnel et ainsi de suite. J'en suis très reconnaissant, car c'est moi qui ai engagé le processus.

Le sénateur Atkins: Compte tenu de votre connaissance du développement économique régional—qui est probablement plus difficile—si vous aviez des fonds en trop à l'APECA, croyez-vous vraiment, selon les délibérations que nous avons eues aujourd'hui, qu'il vaudrait la peine d'investir de l'argent pour que le CN conserve la voie plutôt que de la vendre?

M. Bates: Je crois qu'il faudrait étudier le dossier attentivement avant de prendre ce genre de décision. Nous n'avons pas beaucoup de renseignements. Peut-être que ce devrait être le cas, et je serais le premier à l'admettre, et peut-être que cela va s'améliorer dans quelques jours. Aujourd'hui, je dirais qu'il faut se réunir et y penser sérieusement avant de prendre cette décision.

Le président: Je vous remercie beaucoup de votre patience et d'un excellent mémoire.

La séance est levée.

From the Nova Scotia Liberal Caucus:

Mr. Edward Lorraine, MLA (Colchester North), Transportation and Communication Critic;
Mr. Paul Shields, Policy and Research;

From the NDP Caucus of Nova Scotia:

Mr. Robert Chisholm, MLA (Halifax Atlantic).

From the Brotherhood of Maintenance of Way Employees:

Mr. G. D. Housch, Vice-President;
Mr. A. Hartlen, Nova Scotia Legislative Director;
Mr. David W. Brown, Assistant to Vice-President.

From the United Transport Union:

Mr. Ron Bennett, Canadian Legislative Director.
Mr. Donald C. Slaunwhite, Provincial Chairman, Legislative Board, Nova Scotia;
Mr. Archie J. MacRae, Legislative Representative.

From the National Automobile, Aerospace and Agricultural Implement, Workers Union of Canada (CAW-Canada):

Mr. Stan A. Horodyski, National Representative;
Mr. Tom Wood, Rail Division, President, Local 100 (CNR) (VIA);
Mr. John Merritt, Rail Division—System, Health and Safety Legislative Co-ordinator, Local 100 (CNR) (VIA);
Mr. Stephen Jurcina, Local Chairman, Lodge 324.

From Enterprise Cape Breton Corporation:

Mr. Tim Gilfoy, Manager, Port Hawkesbury Office;
Mr. P. J. (Pat) Bates, Vice-President, Commercial Relations, Atlantic Canada Opportunity Agency.

Du caucus libéral de la Nouvelle-Écosse:

M. Edward Lorraine, député (Colchester-Nord), critique des transports et des communications;
M. Paul Shields, politiques et recherche.

Du caucus du NPD de la Nouvelle-Écosse:

M. Robert Chisholm, député (Halifax Atlantique).

De la Fraternité des préposés à l'entretien des voies:

M. G. D. Housch, vice-président;
M. A. Hartlen, directeur législatif de la Nouvelle-Écosse;
M. D. Brown, conseiller juridique.

Des Travailleurs unis des transports:

M. Ron Bennett, directeur législatif national;
M. Donald C. Slaunwhite, président provincial, Conseil législatif de la Nouvelle-Écosse.
M. Archie J. MacRae, représentant législatif.

Du Syndicat national des travailleurs et travailleuses de l'automobile, de l'aérospatiale et de l'outillage agricole du Canada (TCA-Canada):

M. S. A. Horodyski, délégué national;
M. Tom Wood, division des chemins de fer, président, section locale 100 (CNR) (VIA);
M. John Merritt, division des chemins de fer—système, coordinateur législatif sur la santé et le bien-être, section locale 100 (CNR) (VIA);
M. Stephen Jurcina, président local, local 324.

De la Société d'expansion du Cap-Breton:

M. Tim Gilfoy, gestionnaire, bureau de Port Hawkesbury;
M. Patrick J. Bates, vice-président, relations commerciales, Agence de promotion économique du Canada atlantique.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
Ottawa, Canada K1A 0S9
En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :
Groupe Communication Canada — Édition
Ottawa, Canada K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From CN Rail:

Mr. Marv Blackwell, Vice-President, Atlantic Region;
Mrs. Mary E. Taylor, Regional Manager, Sales and Services;
Mr. A. J. Bergeron, Director, Economics and Financial Planning;
Mr. Dave McIntyre, Regional Manager, Public Affairs.

From Scotia McLeod Inc.:

Mr. Claude Michaud, Vice-President and Director.

From the National Transportation Agency

Mr. Mike Parry, Director General, Transportation Subsidies Branch;
Mr. Neil G. Thurston, Director, Rail Rationalisation Directorate, Transportation Subsidies Branch.

From Transport Canada:

Ms. Moya Greene, Assistant Deputy Minister, Policy and Coordination;
Mr. Ralph D. Jones, Chief, Programs and Special Projects, Rail Freight Programs;
Mr. Michel Caron, Program Officer, Programs and Special Projects.

From the Government of Nova Scotia:

Mr. D. J. MacDougall, Director, Transportation Policy, Department of Transportation and Communications.

Du CN Rail:

M. Marv Blackwell, vice-président, Région de l'Atlantique;
M^{me} Mary E. Taylor, directrice régionale, Ventes et services;
M. A. J. Bergeron, directeur, Études économiques et planification financière;
M. Dave McIntyre, directeur régional, Affaires publiques.

De Scotia McLeod inc.:

M. Claude Michaud, vice-président et directeur.

De l'Office national des transports du Canada:

M. Mike Parry, directeur général, Direction générale des subventions au transport;
M. Neil G. Thurston, directeur, Direction de la nationalisation ferroviaire.

De Transports Canada:

M^{me} Moya Greene, sous-ministre adjoint, Politiques et coordination;
M. Ralph D. Jones, chef, Programmes et projets spéciaux, Programmes de transports ferroviaires des marchandises;
M. Michel Caron, agent de programme, Programmes et projets spéciaux.

Du gouvernement de la Nouvelle-Écosse:

M. D. J. MacDougall, directeur, Politiques des transports, Département des transports et des communications.

(Continued on previous page)

(Suite à la page précédente)



Third Session
Thirty-fourth Parliament, 1991-92

Troisième session de la
trente-quatrième législature, 1991-1992

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

Transport and Communications

Transports et des communications

Chairman:
The Honourable FINLAY MACDONALD

Président:
L'honorable FINLAY MACDONALD

Tuesday, February 11, 1992

Le mardi 11 février 1992

Issue No. 6
Second Proceedings on:

The inquiry into CN Rail to sell
the main railway line between
Truro and Sydney, Nova Scotia

Fascicule n° 6
Deuxième fascicule concernant:

Enquête sur la décision du CN Rail
de vendre la voie principale reliant
Truro à Sydney en Nouvelle-Écosse

WITNESSES:
(See back cover)

TÉMOINS:
(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE
ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Finlay MacDonald, *Chairman*

The Honourable Senators:

Adams	Forrestall
Atkins	*Frith (or Molgat)
Berntson	Graham
Buchanan	*Murray (or Lynch-
Corbin	Staunton)
Eyton	Oliver
Davey	Stewart

**Ex Officio Members*

(Quorum 4)

Change in Membership of the Committee:

Pursuant to Rule 86(4), membership of the Committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Adams substituted for that of the Honourable Senator Gigantès and the name of the Honourable Senator Davey substituted for that of the Honourable Senator Hébert (February 10, 1992).

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT
DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable Finlay MacDonald

Les honorables sénateurs:

Adams	Forrestall
Atkins	*Frith (ou Molgat)
Berntson	Graham
Buchanan	*Murray (ou Lynch-
Corbin	Staunton)
Eyton	Oliver
Davey	Stewart

**Membres d'office*

(Quorum 4)

Modifications de la composition du comité:

Conformément à l'article 86(4) du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit:

Le nom de l'honorable sénateur Adams est substitué à celui de l'honorable sénateur Gigantès et le nom de l'honorable sénateur Davey est substitué à celui de l'honorable sénateur Hébert (le 10 février 1992).

ORDER OF REFERENCE

Extract from the *Minutes of the Proceedings of the Senate*,
Wednesday, December 11, 1991:

“The Honourable Senator Graham moved, seconded by
the Honourable Senator Olson, P.C.:

That the Standing Senate Committee on Transport and
Communications be empowered to inquire into and report
upon the decision of Canadian National Railways to sell
the main railway line between Truro and Sydney, Nova
Scotia; and

That the Committee present its Report no later than
April 14, 1992.

After debate,

The question being put on the motion, it was adopted.”

ORDRE DE RENVOI

Extrait des *Procès-verbaux du Sénat* du mercredi 11
décembre 1991:

«L'honorable sénateur Graham propose, appuyé par
l'honorable sénateur Olson, C.P.,

Que le Comité sénatorial permanent des transports et
des communications soit autorisé à faire enquête et rap-
port sur la décision du Canadien National de vendre la
voie ferrée principale reliant Truro à Sydney, en Nou-
velle-Écosse; et

Que le Comité présente son rapport au plus tard le 14
avril 1992.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

Le greffier du Sénat

Gordon L. Barnhart

Clerk of the Senate

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, FEBRUARY 11, 1992
(8)

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, met this day in room 257 East Block, at 9:00 a.m., the Chairman, the Honourable Finlay MacDonald, presiding.

Members of the Committee present: The Honourable Senators Adams, Atkins, Bonnell, Corbin, Davey, Forrestall, Forrestall, Graham, MacDonald (*Halifax*), and Stewart (9).

Other Senator present: The Honourable Senator Spivak (1).

In attendance: Mr. David Johansen from the Research Branch of the Library of Parliament and Mr. F. H. (Joe) Howard.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

*Witnesses:**From Stora Forest Industries Limited:*

Mr. Thomas R. Hall, President and General Manager;

Mr. Jack MacDonnell, Manager, Internal Sales and Distribution.

From Sydney Steel Corporation:

Mr. Jack (J. D.) Coffin, Director of Commercial Services.

From the Cape Breton Development Corporation:

Mr. Ernest Boutilier, President and Chief Executive Officer.

From Industrial Cape Breton Board of Trade Task Force:

Mr. John Morrison, Chairman, CN Rail Task Force;

Mr. George Wheeliker, Co-Chairman, CN Rail Task Force.

From the Atlantic Provinces Transportation Commission:

Mr. Ramsay Armitage, General Manager;

Mr. Peter Vuillemot, Assistant General Manager.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Wednesday, December 11, 1991, the Committee continued its inquiry into and report upon the decision of Canadian National Railways to sell the main railway line between Truro and Sydney, Nova Scotia.

Mr. Hall and Mr. MacDonnell of Stora Forest Industries Limited made brief statements and answered questions.

At 10:15 a.m. Mr. Coffin of the Sydney Steel Corporation made an opening statement and answered questions.

At 10:55 a.m. Mr. Ernest Boutilier from the Cape Breton Development Corporation made a brief presentation and answered questions.

At 11:30 a.m. Mr. John Morrison from Industrial Cape Breton Board of Trade Task Force made an opening statement and with the assistance of Mr. Wheeliker answered questions.

The Honourable Senator Stewart moved,—That the following be filed as exhibits with the Clerk of the Committee:

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 11 FÉVRIER 1992
(8)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui dans la salle 257 de l'Édifice de l'Est à 9 h 10, sous la présidence de l'honorable Finlay MacDonald (président).

Membres du Comité présents: Les honorables sénateurs Adams, Atkins, Bonnell, Corbin, Davey, Forrestall, Graham, MacDonald (*Halifax*), et Stewart (9).

Autre sénateur présent: L'honorable sénateur Spivak (1).

Présents: M. David Johansen du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement et M. F.H. (Joe) Howard.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

*Témoins:**De Stora Forest Industries Limited:*

M. Thomas R. Hall président et directeur général;

M. Jack MacDonnell, administrateur, Ventes et distribution.

De Sydney Steel Corporation:

M. Jack (J. D.) Coffin, directeur, Relations commerciales.

De la Société de développement du Cap-Breton:

M. Ernest Boutilier, président et directeur général.

De l'Industrial Cape Breton Board of Trade Task Force:

M. John Morrison, président, CN Rail Task Force;

M. George Wheeliker, président, De Sydney Harbour Ports Regional Development Board.

De l'Atlantic Provinces Transportation Commission:

M. Ramsay Armitage, directeur général;

M. Peter Vuillemot, directeur général adjoint.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 11 décembre 1991 le Comité poursuit son enquête en vue de son rapport sur la décision du CN Rail de vendre la voie principale reliant Truro à Sydney en Nouvelle-Écosse.

M. Hall et M. MacDonnell de Stora Forest Industries Limited font de brèves déclarations et répondent aux questions.

À 10 h 15 M. Coffin de la Sydney Steel Corporation fait une déclaration préliminaire et répond aux questions.

À 10 h 55 M. Ernest Boutilier de la Société de développement du Cap-Breton fait une brève déclaration et répond aux questions.

À 11 h 30, M. John Morrison de l'Industrial Cape Breton Board of Trade Task Force fait une déclaration préliminaire et avec l'aide de M. Wheeliker répond aux questions.

L'honorable sénateur Stewart propose,—Que ce qui suit soit déposé à titre de pièce auprès du greffier du Comité :

Supplementary Information pertaining to proposed Sale of Rail Line prepared by Canadian National Railways, Atlantic Region (Exhibit TC-1);

Submission by the National Transportation Agency of Canada "Creation of Short Line or Regional Railways by Conveyance of Rail Lines from National Carriers to Any Other Company" (Exhibit TC-2);

Submission of the Province of Nova Scotia by the Honourable Ken Streach, Minister of Transportation and Communications (Exhibit TC-3);

Submission by Robert Chisholm, MLA (Halifax Atlantic), Nova Scotia New Democratic Party (Exhibit TC-4);

Presentation by Mr. Edward F. Lorraine, MLA (Colchester North), Nova Scotia Liberal Caucus of Nova Scotia (Exhibit TC-5);

Submission of the Brotherhood of Maintenance of Way Employees (Exhibit TC-6);

Submission of the United Transportation Union (Exhibit TC-7);

Submission by CAW—Canada (Exhibit TC-8);

Letter from Mr. S.A. Horodyski, National Representative of the National Automobile, Aerospace and Agricultural Implement Workers Union of Canada (CAW-Canada) to the Honourable Jean Corbeil, Minister of Transport (Exhibit TC-9);

Submission by the Atlantic Canada Opportunities Agency and Enterprise Cape Breton Corporation (Exhibit TC-10);

Submission by Stora Forest Industries Limited (Exhibit TC-11);

Submission by Sydney Steel Corporation (Exhibit TC-12);

Submission prepared by the Cape Breton Development Corporation (Exhibit TC-13);

Submission by the Cape Breton Industrial Board of Trade (Exhibit TC-14);

Submission by the Atlantic Provinces Transportation Commission (Exhibit TC-15);

Draft remarks prepared by Dr. John Heads, Director, Transport Institute, University of Manitoba (Exhibit TC-16);

Submission by Cando Contracting Ltd (Exhibit TC-17);

Submission of the Town of Antigonish (Exhibit TC-18);

Submission from the Town of Port Hawkesbury (Exhibit TC-19);

Press Release dated Ottawa, January 13, 1992 (Exhibit TC-20);

Press Release by CN News "Three Candidates selected for Truro/Sydney Line" (Exhibit TC-21);

Report commissioned by the Committee of Mr. Rand Matheson on the Proposed Sale by CN of the former Intercolonial Railway line between Truro, N.S. and Sydney, N.S. (Exhibit TC-22);

Historical Overview prompted by the decision of CN to sell the Railway Line between Truro and Sydney, Nova Scotia prepared by the Library of Parliament (Exhibit TC-23);

Renseignements supplémentaires relatifs à la vente proposée d'une ligne de chemin de fer, rédigés par les chemins de fer Canadien National, région de l'Atlantique (pièce TC-1);

Mémoire de l'Office national des transports du Canada sur la création d'une ligne secondaire ou régionale par la vente de voies ferroviaires des transporteurs nationaux à toute autre entreprise (pièce TC-2);

Mémoire de la province de la Nouvelle-Écosse par l'honorable Ken Streach, ministre des Transports et des Communications (pièce TC-3);

Mémoire par Robert Chisholm, MAL (Halifax Atlantique), Parti néodémocrate de la Nouvelle-Écosse (pièce TC-4);

Mémoire par M. Edward F. Lorraine, MAL (Colchester-Nord), caucus libéral de la Nouvelle-Écosse (pièce TC-5);

Mémoire de la Fraternité des préposés à l'entretien des voies (pièce TC-6);

Mémoire des Travailleurs unis des transports (pièce TC-7);

Mémoire de TCA-Canada (pièce TC-8);

Lettre de M. S. A. Horodyski, représentant national du Syndicat national des travailleurs et travailleuses de l'automobile, de l'aérospatiale et de l'outillage agricole du Canada (TCA-Canada) à l'honorable Jean Corbeil, ministre des Transports (pièce TC-9);

Mémoire de l'Agence de promotion économique du Canada Atlantique et de la Entreprise Cape Breton Corporation (pièce TC-10);

Soumission de Stora Forest Industries Limited (pièce TC-11);

Mémoire de Sydney Steel Corporation (pièce TC-12);

Mémoire de la Société d'expansion du Cap-Breton (pièce TC-13);

Mémoire de la Chambre de commerce industrielle du Cap-Breton (pièce TC-14);

Mémoire de la Commission des transports des provinces de l'Atlantique (pièce TC-15);

Projet d'exposé rédigé par M. John Heads, directeur, Institut des transports, Université du Manitoba (pièce TC-16);

Mémoire de Cando Contracting Ltd. (pièce TC-17);

Mémoire de la ville d'Antigonish (pièce TC-18);

Mémoire de la ville de Port Hawkesbury (pièce TC-19);

Communiqué de presse daté du 13 janvier 1992, Ottawa (pièce TC-20);

Communiqué de presse par CN News «Trois candidats choisis pour la ligne Truro/Sydney» (pièce TC-21);

Rapport commandé par le Comité de M. Rand Matheson sur le projet de vente par le CN de l'ancienne ligne ferroviaire Intercoloniale entre Truro, Nouvelle-Écosse et Sydney, Nouvelle-Écosse (pièce TC-22);

Aperçu historique concernant la décision par le CN de vendre la ligne de chemin de fer entre Truro et Sydney, Nouvelle-Écosse rédigé par la Bibliothèque du Parlement (pièce TC-23);

Comments on Mr. Rand H. Matheson's document prepared by Serge A. Cantin, General Solicitor, CN (Exhibit TC-24);

Report commissioned by the Committee of Mr. W.M. Price on "The Condition of the Canadian National Railway Lines between Truro and Sydney, Nova Scotia" (Exhibit TC-25);

Letter from CP Rail to the Honourable Finlay MacDonald (Exhibit TC-26).

The Honourable Senator Stewart moved,—That the following be published as an appendix to the proceedings of the Committee:

Letter from Serge A. Cantin, General Solicitor, Canadian National to Mr. David Johansen with regards to the use of declaratory power (Appendix TC-1).

At 12:15 p.m. Mr. Ramsay Armitage from the Atlantic Provinces Transportation Commission made an opening statement and along with Mr. Vuillemot answered questions.

At 1:25 p.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

Commentaires sur le document de M. Rand H. Matheson rédigés par Serge A. Cantin, solliciteur général, CN (pièce TC-24);

Rapport commandé par le Comité de M. W.M. Price sur l'état des lignes du Canadien National entre Truro et Sydney, Nouvelle-Écosse (pièce TC-25);

Lettre de CP Rail à l'honorable Finlay MacDonald (pièce TC-26).

L'honorable sénateur Stewart propose,—Que ce qui suit soit publié en annexe au procès-verbal du Comité:

Lettre de Serge A. Cantin, solliciteur général, Canadien National à M. David Johansen au sujet de l'utilisation du pouvoir déclaratoire (annexe TC-1).

À 12 h 15 M. Ramsay Armitage de la Commission des transports des provinces de l'Atlantique fait une déclaration préliminaire et, avec M. Vuillemot, répond aux questions.

À 13 h 25 le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

Le greffier du Comité

Denis Robert

Clerk of the Committee

EVIDENCE

Ottawa, Tuesday, February 11, 1992

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9.00 a.m. to consider its order of reference on the decision of CN Rail to sell the main railway line between Truro and Sydney, Nova Scotia.

Senator Finlay MacDonald (*Chairman*) in the Chair.

The Chairman: Order, please. Senator Graham, do you have a 12.30 p.m. meeting today?

Senator Graham: We have a caucus at 12.30 p.m., Mr. Chairman.

The Chairman: Before we begin, the agenda for today shows that we would finish at 12.45 p.m. Senator Graham has advised that there is a caucus at 12.30 p.m., so I may not be as generous in interpreting the time as I was last Thursday.

Senator Graham: Mr. Chairman, we will be quite happy to run to 12.45 p.m. if we are hearing good evidence that is meaningful to the objectives of the committee and getting all the facts on the table.

The Chairman: I am sure that every witness will be credible and more than meaningful, yes.

There is a reference to other business which we can dispose of quickly now rather than at 12.45. First, the steering committee has more or less decided and will recommend to this committee that our fourth hearing be held next Tuesday, February 18.

Senator Graham, Senator Stewart and I seem to be in agreement that that date is the most convenient one; is that agreeable?

Senator Atkins: At what time, Mr. Chairman?

The Chairman: At nine o'clock here in this room. That meeting will be the last meeting where we will hear witnesses. Following that meeting the committee will decide *in camera* the future course of business of the committee. I will not go into that now.

Senator Graham: Mr. Chairman, as a point of clarification, I believe that is the last day on which witnesses are presently scheduled. In light of information that we received, there may be new witnesses we would want to call or indeed recall others.

The Chairman: Those are not witnesses in the sense that I am talking about. I am talking about the town of Antigonish, Nova Scotia municipalities, et cetera. They are the only ones as of now who have indicated that they wanted to make a submission. You are quite correct, if we get a torrent of requests we will accommodate them. I am simply suggesting that after we hear those who want to be heard, the committee will decide the future course of business. Who is to be called and what is to be clarified is in the committee's hands.

TÉMOIGNAGES

Ottawa, le mardi 11 février 1992

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 heures pour étudier la question qui lui a été renvoyée, soit la décision du CN Rail de vendre la voie principale reliant Truro à Sydney en Nouvelle-Écosse.

Le sénateur Finlay MacDonald (*président*) occupe le fauteuil.

Le président: La séance est ouverte. Sénateur Graham, avez-vous une réunion à 12 h 30 aujourd'hui?

Le sénateur Graham: Oui, Monsieur le président, nous avons une réunion à 12 h 30.

Le président: Avant de commencer, notons que, selon l'ordre du jour, la fin des travaux est prévue pour 12 h 45 aujourd'hui. Le sénateur Graham m'a signalé qu'il y a une réunion à 12 h 30. Je ne serai donc pas aussi généreux en fait de temps que je ne l'ai été jeudi.

Le sénateur Graham: Monsieur le président, nous serions heureux de laisser se dérouler les travaux jusqu'à 12 h 45 si les témoignages entendus sont bons, qu'ils concourent à la réalisation des objectifs du comité et qu'ils mettent tous les faits au grand jour.

Le président: Je suis sûr que chacune des personnes invitées présentera un témoignage digne de foi et des plus valable.

Il est question d'autres affaires dont nous pourrions nous occuper rapidement tout de suite, plutôt qu'à 12 h 45. D'abord, le comité de direction a plus ou moins décidé que notre quatrième audience se tiendra mardi prochain, le 18 février. Ce sera sa recommandation.

Le sénateur Graham, le sénateur Stewart et moi-même sommes d'accord: c'est la date qui convient le plus à tous; tout le monde est d'accord?

Le sénateur Atkin: À quelle heure, Monsieur le président?

Le président: À 9 h, dans la même pièce. Ce sera la dernière réunion où on entendra des témoignages. Après cette réunion-là, le comité décidera à huis clos de l'évolution des travaux du comité. Je n'aborderai pas cette question pour le moment.

Le sénateur Graham: Monsieur le président, j'aimerais apporter une précision: je crois que c'est la dernière journée prévue pour entendre des témoins. À la lumière des renseignements que nous avons recueillis, il est possible que nous voulions convoquer d'autres témoins ou convoquer de nouveau un même témoin.

Le président: Je ne parlais pas de ce genre de témoins. Je parlais du village de Antigonish ou d'autres municipalités de la Nouvelle-Écosse, et ainsi de suite. Ce sont les seules à avoir manifesté l'intention de présenter un mémoire. Vous avez bien raison, si nous sommes submergés de demandes, nous les accueillerons. Je propose tout simplement qu'après avoir entendu les témoins qui veulent faire valoir leur point de vue, le comité devrait décider de l'avenir de ces travaux. Il appar-

[Text]

I ask the witnesses to be aware of the time they have today and to realize that the most important contribution they can make to this committee is to summarize their presentation, if possible, so as to allow the maximum amount of time for questions. We would prefer a break of 50-50. However, we are in your hands and you may proceed in any way you see fit.

The first witnesses are from Stora Forest Industries Limited. Mr. Thomas Hall is the President and General Manager and Mr. Jack MacDonnell is the Manager, Internal Sales and Distribution. Welcome, gentlemen. Please proceed.

Mr. Thomas R. Hall, President and General Manager, Stora Forest Industries Limited: Good morning and thank you. Mr. Chairman, members of the committee, ladies and gentlemen, I am Tom Hall. Jack MacDonnell on my right is our Manager, Internal Sales and Distribution and that means he is extremely knowledgeable in the area of transportation.

I am sure we can abide by the chairman's time schedule without difficulty. We have prepared some brief remarks touching on the highlights and we assume that the members of the committee have read our prepared brief. We will confine our remarks to the important highlights.

I would like once again to express our appreciation to the committee for this opportunity to express our views on what we consider an extremely important and vital issue.

Stora Forest Industries Limited is a newsprint and market pulp producer. We are based on Cape Breton Island within three or four miles of the causeway. We are a wholly owned subsidiary of Stora of Sweden, which founded our company some 30 years ago. Stora is one of the world's largest forest products companies.

In our brief we have tried to make it abundantly clear that rail service is absolutely vital to our business. In fact, some 72 per cent of our North American sales in tonnes were shipped by rail, most of the rest by truck, and a very small percentage by water.

Far more than Stora is dependent on rail. As the lynch pin for the Strait of Canso economy, literally dozens upon dozens of communities and thousands and thousands of people are heavily dependent on Stora and, in turn, on rail for their economic security.

Effective reliable rail service is essential to our business. In our minds, it is just as essential as water, electric power and the telephone. We simply cannot conceive of Stora Forest Industries surviving without rail service. In addition, our expansion plans, which are outlined in our brief, are also essential for our long-term survival and they could not proceed without assurances of rail service.

[Traduction]

tient au comité de décider quel témoin sera convoqué de nouveau et quelle question sera tirée au clair.

Je demanderais aux témoins de penser au temps dont ils disposent aujourd'hui: la contribution la plus importante que vous pourriez apporter aux travaux de ce comité serait, si cela est possible, de résumer les choses de manière à nous laisser un maximum de temps pour poser des questions. De préférence, nous voudrions que le temps soit divisé également entre les exposés et les questions. Toutefois, à vous de juger. Vous pouvez procéder comme bon vous semble.

Les premiers témoins proviennent de: *Stora Forest Industries Limited*. M. Thomas Hall est président et directeur général, et M. Jack MacDonnell est administrateur, vente et distribution. Bienvenue, Messieurs. Veuillez commencer, s'il vous plaît.

M. Thomas R. Hall, président et directeur général, Stora Forest Industries Limited: Bonjour. Merci de nous accueillir, Mesdames et Messieurs, Monsieur le président, Messieurs les membres du comité. Je m'appelle Tom Hall. Voici, à ma droite, Jack MacDonnell, administrateur responsable de la vente et de la distribution. C'est donc dire qu'il s'y connaît beaucoup dans le domaine des transports.

Je suis sûr que nous pouvons respecter sans difficulté l'horaire proposé par le président. Nous avons préparé quelques brèves observations pour faire ressortir les faits saillants de la question et nous tenons pour acquis que les membres du comité ont lu notre mémoire. Nous nous bornerons aux faits les plus importants.

Encore une fois, je tiens à signaler aux membres du comité que nous apprécions l'occasion d'exprimer notre point de vue sur une question extrêmement importante, une question vitale.

Stora Forest Industries Limited fabrique du papier journal et de la pâte commerciale. Le siège de nos activités est l'Île-du-Cap-Breton, à quelque trois ou quatre milles du pont-jetée. Stora est une filiale qui appartient entièrement à la société mère en Suède, fondatrice de l'entreprise, il y a environ 30 ans. Stora est l'un des chefs de file mondiaux de l'exploitation forestière.

Dans notre mémoire, nous avons essayé de montrer on ne peut plus clairement que le service ferroviaire est absolument indispensable à nos activités. De fait, quelque 72 p. 100 des produits que nous vendons en Amérique du Nord sont expédiés par train. Pour ce qui est du reste, la majeure partie est envoyée par camion, et un très faible pourcentage, par bateau.

Il n'y a pas que Stora qui est dépendant du service ferroviaire: la sécurité économique de douzaines de collectivités, voire de milliers de personnes tient pour une très forte part à Stora, qui dépend, à son tour, du service ferroviaire.

La présence d'un service ferroviaire fiable et efficace nous est indispensable. À nos yeux, c'est tout aussi essentiel que l'eau, l'électricité et le téléphone. Nous ne pouvons tout simplement pas concevoir que *Stora Forest Industries Limited* survive sans service ferroviaire. De plus, les projets d'expansion que nous décrivons dans notre mémoire sont tout aussi indispensables à notre survie à long terme. On ne saurait aller de l'avant sans avoir la garantie d'un service ferroviaire.

[Text]

I would like to remind the committee that even without expansion we are quite possibly CN's largest customer on the CN to Truro rail line.

Mr. MacDonnell will highlight some further important points and then I will summarize our major conclusions.

Mr. Thomas R. Hall, President and General Manager, Stora Forest Industries Limited: Good morning. I, too, welcome this opportunity to present my views on the proposed sale of the Sydney to Truro rail line.

A safe and efficient rail line between Truro and Sydney must be maintained for the long term. Why? It is essential for the economic survival and development of the region. It is important to maintain a balance between rail and road transport, particularly as applied to specific commodities.

In November 1989 Peat Marwick Stevenson Kellogg Management Consultants prepared a report for the Province of Nova Scotia. The report concluded that the Nova Scotia transportation marketplace had reached a state of maturity where little traffic remains with the potential to shift from rail to truck. The remaining carload traffic is not truck competitive and therefore rail mode is indispensable to the carload shipper of the area. Their basic recommendation was to preserve the Truro to Sydney rail line.

The question at hand today is: what has transpired or developed since 1989 to change the above recommendations? I suggest very little.

There is also a study under way by a committee of the Council of Ministers for the provinces to identify essential networks or rail lines. The Atlantic Provinces' Transportation Commission has submitted what it considers to be the criteria for identifying such lines and I will mention four of them: Serving shippers whose needs cannot be practically or economically met by alternative carriers; serving areas with forest resources or mineral deposits which clearly indicate development potential; required to preserve effective competition; and identifies industrial development needs.

I would suggest that our Truro to Sydney rail line meets all of the criteria. We therefore must see to it that safeguards are put in place to ensure the long-term operation of this line.

I would like to briefly look at the role that rail plays in our operation today. For inbound materials, such as various chemicals, chlorine, peroxide and sulphur, we handle about 472 rail cars. The estimated value in freight dollars for incoming traffic is \$2 million.

Our outbound products are shipped by rail, truck and water. Stora's 1991 transportation bill to North American markets is in excess of \$13 million, while our total cost to all markets is about \$28 million.

[Traduction]

J'aimerais rappeler au comité que même sans expansion, nous sommes peut-être le plus important client du CN pour ce qui est de la voie ferrée de Truro.

M. MacDonnell soulignera d'autres points importants, ensuite je résumerai nos conclusions les plus importantes.

M. Jack MacDonnell, administrateur, vente et distribution, Stora Forest Industries Limited: Bonjour. J'apprécie, moi aussi, l'occasion de présenter mes idées sur la vente proposée de la voie ferrée entre Sydney et Truro.

Il faut maintenir, à long terme, une voie ferrée sûre et efficace entre Truro et Sydney. Pourquoi? C'est indispensable à la survie économique et au développement de la région. Il est important qu'il y ait un équilibre entre le transport par train et le transport par camion, particulièrement pour certaines marchandises.

En novembre 1989, les conseillers en gestion de Peat Marwick Stevenson Kellogg ont préparé un rapport à l'intention de la province de la Nouvelle-Écosse. Ce rapport concluait que le secteur des transports en Nouvelle-Écosse avait atteint le stade de la maturité, qu'il restait peu d'éléments susceptibles d'être transportés par camion plutôt que par train. Les marchandises transportées par train ne se prêtent pas au transport par camion; par conséquent, le service ferroviaire est indispensable à certains expéditeurs dans la région. La principale recommandation du rapport était de préserver la voie ferrée entre Truro et Sydney.

La question qu'il faut se poser aujourd'hui est la suivante: que s'est-il passé depuis 1989 pour que les recommandations énoncées plus haut puissent changer? À mon avis, bien peu de choses.

Notons aussi que le conseil des ministres provinciaux a chargé un comité d'identifier les voies ferrées ou les réseaux jugés essentiels. L'étude est en cours. La Commission des transports des provinces de l'Atlantique a présenté les critères qui, selon elle, devaient régir l'identification de ces tronçons. J'en citerai quatre: desservir les expéditeurs qui peuvent recourir de façon rentable ou commode aux autres moyens de transport, desservir les régions qui présentent clairement de bonnes possibilités quant à l'exploitation du bois ou des gisements minéraux, servir à encourager une saine concurrence et favoriser le développement industriel.

J'avance que la voie dont nous disposons entre Truro et Sydney répond à tous ces critères. Il faut donc s'assurer de mettre en place toutes les mesures protectrices nécessaires pour garantir que la voie demeure en service à long terme.

J'aimerais exposer en bref, le rôle que la voie ferrée joue dans nos activités aujourd'hui. Nous utilisons environ 472 wagons pour recevoir des matériaux, divers produits chimiques, du chlore, du peroxyde, du soufre. Le coût du transport des marchandises d'entrée est d'environ 2 millions de dollars.

Nous expédions nos produits par train, par camion et par bateau. En 1991, Stora a consacré plus de 13 millions de dollars au transport de ces produits dans les marchés nord-américains. Le coût total pour tous les marchés s'est établi à 28 millions de dollars.

[Text]

In the brief we show our position for 1991 and some average figures for the last five years. I will not go into the details of that, but if there are any questions we will be pleased to answer them.

These figures show that the cost of transportation is a significant element in the delivered cost of our goods and a major factor affecting our competitiveness.

In Mr. Hall's opening remarks he referred to expansion plans. The proposed volume of waste paper required to operate a de-inking operation is estimated to be in the area of 364,000 tonnes, 200,000 of which would be carried by rail. It would be our intention to source all newsprint and old magazine stock in our primary sales area, eastern U.S. This would create two-way traffic for the equipment involved and make a more competitive back haul rate for waste paper.

The project would increase newsprint capacity up to 450,000 tonnes, 300,000 of which would be shipped by rail. This would more than double the present tonnage transported in this way.

We agree that there are alternatives to rail for our present and future needs. However, the question is, what cost and effectiveness? To answer this question, I have identified a number of functions of our operation and they are listed in the brief. I will not go into them today but will mention them. They are machine scheduling, warehousing, damage, inventory control, and cost. The bottom line is that if we were to change our present operation, we would be looking at something in the area of \$10 to \$15 a tonne of increased costs.

A reduction in rail service would reduce our profitability and threaten our long-term viability by increasing the capital expenditure at the mill site to accommodate additional truck or marine traffic. It would restrict our ability to reach specific market areas. It would reduce the flexibility of our manufacturing scheduling. It would increase our distribution costs, handling damage and, more importantly, eliminate the competitive factor of rail versus truck. It would also disrupt the flow of incoming materials by additional handling and storage requirements.

The loss of this line would adversely affect our highway systems, which are already inadequate.

Mr. Hall will now present our conclusions.

Mr. Hall: We at Stora came to the following major conclusions as a result of our analysis of the issue. The first one is that efficient, effective and reliable rail service is absolutely vital, absolutely essential, to the existing Nova Scotia operations and the continuing development of the area's economy. I truly believe that without rail the whole area would be put back about 40 years and perhaps more.

Second, alternative modes of transportation and distribution, as Mr. MacDonnell just outlined, are not cost effective

[Traduction]

Notre mémoire représente le bilan de la société pour 1991 et quelques statistiques moyennes pour les cinq dernières années. Je ne décrirai pas les chiffres en détail, mais si vous avez des questions, nous nous ferons un plaisir d'y répondre.

Ces chiffres montrent que le coût du transport est un élément important du coût des produits livrés, un facteur important dans notre compétitivité.

Dans sa déclaration liminaire, M. Hall a fait allusion à nos projets d'expansion. Le volume de vieux papier nécessaire à l'exploitation d'une usine de désencrage est estimé à 364 000 tonnes, dont 200 000 seraient transportées par train. Nous avons l'intention d'aller chercher tout le papier journal et tous les vieux magazines sur notre marché primaire, soit dans l'est des États-Unis. De cette façon, le matériel roulant circulerait dans les deux sens, ce qui ferait baisser les tarifs pour ce qui est du transport de vieux papier récupéré.

Pour ce qui est du papier journal, le projet ferait passer notre capacité à 450 000 tonnes dont 300 000 seraient expédiées par train. Le nombre de tonnes transportées de cette façon serait ainsi plus de deux fois supérieur.

Il est vrai que ce ne sont pas seulement les trains qui pourraient répondre à nos besoins, aujourd'hui comme à l'avenir. Toutefois, la question demeure: quel en serait le coût et l'efficacité? Pour répondre à cette question, j'ai découpé nos activités en un certain nombre de fonctions, énumérées dans le mémoire. Je ne les approfondirai pas aujourd'hui, mais je vais quand même les mentionner: l'ordonnancement de la fabrication, l'entreposage, les dommages, le contrôle des stocks et les coûts. Ce qu'il faut retenir au bout du compte, c'est que le fait de changer notre actuelle façon de faire nous coûterait environ 10 \$ ou 15 \$ de plus par tonne.

Une réduction du service ferroviaire inhiberait notre rentabilité et menacerait notre viabilité à long terme en faisant augmenter les dépenses en immobilisation qu'il faudrait engager à l'usine afin de faire transporter plus de marchandises par camion ou par bateau. Cela nous empêcherait d'atteindre aussi facilement certains secteurs du marché. Cela réduirait notre marche de manœuvre pour ce qui est de l'ordonnancement de la fabrication. Cela ferait augmenter nos coûts de distribution, de manutention, sans compter les dommages et, ce qui est encore plus important, cela éliminerait le facteur concurrentiel qui existe entre le train et le camion. Cela perturberait également l'arrivée des matières, car il faudrait en faire plus sur le plan de la manutention et de l'entreposage.

L'abandon de la voie ferrée aurait un effet néfaste sur notre réseau d'autoroute, qui est déjà inadéquat.

M. Hall présentera maintenant nos conclusions.

M. Hall: Chez Stora, nous en sommes arrivés aux conclusions suivantes après avoir analysé la question. Premièrement, l'existence d'un service ferroviaire efficace, efficient et fiable est absolument essentiel, absolument indispensable au maintien des activités économiques de la Nouvelle-Écosse et à l'essor de l'économie de la région. Je crois sincèrement que l'abandon du service ferroviaire représenterait, pour toute la région, une régression d'environ 40 ans, peut-être même plus.

Deuxièmement, les autres moyens de transport et de distribution, comme M. MacDonnell l'a souligné, ne sont ni renta-

[Text]

nor as practical for many products and users, both shippers and receivers. Everyone is aware today that global competition does not permit survival with one arm tied behind your back.

Third, there is potential for major growth in the use of rail service in our area and negative growth without it.

Fourth, CN is doing a good job. It is serving the area well. We consider them our friends and we would prefer that CN continue to serve us.

Our brief makes it sound like it is either rail or no rail. The apparent issue, of course, is a different operator. If it is not to be CN, if the line is to be sold, the selection of the shortline operator is obviously critically important. For example, could a small independent cope with periodic major capital expenditures and cyclic business volumes?

Rail service for the foreseeable future must absolutely be guaranteed. Therefore, government or its agency must retain ownership of the property. I am not aware of any conditions that have been laid down for a prospective shortline operator and that scares me fearfully.

None of us put much credence in rumours, but in connection with this last issue we do hear rumours of trading off the rail line for a dual highway to Sydney. After talking with others who will be presenting briefs and discussing the importance of rail service to them, we can only say that trading off the rail for a dual highway to Sydney would amount to a four lane highway to nowhere, if it meant no rail service.

Finally, the issue must be brought to a timely conclusion in order to remove uncertainties.

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Hall, Mr. MacDonnell, that was an excellent brief. Senator Stewart has a question that he would like to ask.

Senator Stewart: Thank you, Mr. Chairman. At the end of his presentation, Mr. Hall raised a point on which I propose to ask him a question or two.

Much of the brief, as he acknowledges, argues that rail service in the area is essential to the future of his company and other companies. That does not necessarily mean that the rail service has to be provided by CN.

I remember fairly accurately the argument that CN made here last Thursday. It argued that this line of railway from Sydney to Truro is now marginally profitable. As they see it, with their expertise in this business, the future viability of this line of railway is likely to be greater if the line is privatized. In other words, CN seems to imply that the chances of you, Mr. Hall, having a line of railway, which you say is essential to your business, is greater if it succeeds in selling the line.

[Traduction]

bles ni commodés pour un grand nombre de produits, sans compter les usagers—expéditeurs et destinataires. De nos jours, tout le monde sait bien qu'il est impossible de survivre à la concurrence sur les marchés mondiaux en se fermant à une option importante.

Troisièmement, l'usage du service ferroviaire est associé à un fort potentiel de croissance dans notre région. Sans service ferroviaire, c'est tout le contraire.

Quatrièmement, le CN fait du bon travail. Il nous offre un bon service, et nous le considérons comme un ami. De préférence, nous aimerions que ce soit le CN qui continue à nous desservir.

Notre mémoire peut laisser croire qu'il s'agit d'une alternative pure et simple: le train ou non. Question apparente, bien sûr, c'est la possibilité qu'il y ait un exploitant différent. Si ce n'est pas le CN, si la voie devait être vendue, la sélection de l'exploitant du chemin de fer secondaire devient évidemment une question critique. Par exemple, comment un petit entrepreneur indépendant pourrait-il faire face à d'importantes dépenses périodiques en fait d'immobilisations et aux fluctuations cycliques du volume d'activités?

Soulignons qu'il faut absolument garantir le service ferroviaire dans un avenir proche. Par conséquent, la voie doit demeurer la propriété du gouvernement ou d'un organisme gouvernemental. Je ne connais pas les conditions qui seraient imposées à l'éventuel exploitant de la voie secondaire, et cela m'effraie énormément.

On ne prête pas beaucoup de foi aux rumeurs, mais à ce propos, il paraît que la voie ferrée pourrait être abandonnée en faveur d'une autoroute à deux voies vers Sydney. Après avoir parlé à d'autres personnes qui vont présenter des mémoires de l'importance du service ferroviaire, nous ne pouvons dire qu'en l'absence de services ferroviaires, ce serait là quatre voies qui mèneraient nul part.

Enfin, afin de dissiper le doute, il faut absolument régler la question le plus tôt possible.

Merci, Monsieur le président.

Le président: M. Hall, M. MacDonnell, c'était un excellent mémoire. Le sénateur Stewart aimerait vous poser une question.

Le sénateur Stewart: Merci, Monsieur le président. À la fin de son exposé, M. Hall a soulevé un point qui m'amène à lui poser une question ou deux.

Une bonne part du mémoire, comme il le reconnaît, avance que le service ferroviaire dans la région est indispensable à l'avenir de la société et d'autres entreprises. Cela ne veut pas nécessairement dire que le service ferroviaire doit être assuré par le CN.

Je me souviens de l'argument que le CN nous a présenté ici jeudi dernier. Il affirme que la voie ferrée entre Sydney et Truro est moyennement rentable. Il estime, étant donné son expertise dans le secteur, que la viabilité future de la voie ferrée serait vraisemblablement plus grande si la voie était privatisée. Autrement dit, le CN semble laisser entendre que la probabilité que vous, Monsieur Hall, disposiez de cette voie ferrée

[Text]

What is the alternative? This is an implied alternative. I do not think CN said it explicitly. The implied alternative is that CN continues to operate the line. For one reason or another, some of which we speculated on last Thursday, the line will become unprofitable and then under the existing law it will become liable for abandonment.

Consequently, it seems to me that the only part of your brief that is really germane to our hearing is what you have said right at the end, namely, that CN is serving the area well and that you would like to continue your business relationship with it. You say that rail service for the foreseeable future must be guaranteed, and you think that can be done better by having the rail line remain in the hands of CN rather than in private hands. It seems to me that if the rail line becomes unprofitable, it does not really make any difference. CN will be obliged to apply for abandonment under the law.

Have I missed something? Is there some major thrust of your brief which I have missed? Have you, as I have suggested, made your main point right at the very end, namely, that you like dealing with CN and that you think—and this may not be supported by the statute law—that the chances are better of keeping the rail in that area if CN continues to be the owner and operator?

Mr. Hall: It is for these reasons that we have stressed the critical importance of the selection of the shortline operator. Rail service, whoever operates it, must continue. As far as being marginally profitable and subject to disbandment by law, I hate to say it but it seems to me that the whole CN line is marginally profitable. Does that mean we make it a private operator? I do not know. That is perhaps beside the point.

The important thing is that we have a good operator and we are the first to acknowledge that CN is a good operator. We hate to lose a service that we have been able to rely on completely. Now we are going into the unknown. Who are the new operators going to be? How good are they? How reliable will they be? Will they survive the ups and downs of business cycles? If that operator is properly selected, hopefully, they will make it. But if they do not make it, who, if anyone, is going to continue the service?

That is our concern. That is what we are asking. There must absolutely be a way of assuring continued rail service between Sydney and Truro one way or another. If one operator fails, another must be able to pick up the pieces. The first operator cannot sell off all the track, for example, or that kind of thing. This is why we are so frightened. There must absolutely be a way to continue. We wish it was CN.

Senator Stewart: Well, yes. I detect two lines of argument here. One is that your relationship with CN has been good in the past, and you are assuming it will be good in the future.

[Traduction]

qui est, selon vous, indispensable à vos activités, est plus élevée s'il réussit à vendre.

Quel est l'autre option? Je ne crois pas que le CN l'ait affirmé directement, mais c'est sous-entendu. L'option qui est sous-entendue, c'est que le CN continue à exploiter la voie. Pour une raison ou une autre, et nous avons envisagé diverses possibilités jeudi dernier, la voie ferrée pourrait ne plus être rentable dans quelques années. À ce moment-là, elle pourrait être abandonnée selon la loi.

Par conséquent, la seule partie de votre mémoire qui paraît pertinente a été reprise dans ce que vous avez dit à la fin, c'est-à-dire que le CN offre déjà un bon service dans la région et que vous aimeriez, de préférence, continuer à traiter avec lui. Vous dites que le service ferroviaire doit être garanti dans un avenir proche et, selon vous, cela se ferait mieux s'il demeurait la fonction du CN, plutôt que s'il était confié à un entrepreneur privé. Il me semble que si la voie ferrée finit par perdre de l'argent, cela ne changera rien. Le CN sera obligé de demander qu'elle soit abandonnée selon la loi.

Est-ce que j'ai raté un point? Votre mémoire contient-il un argument essentiel qui m'échappe? Avez-vous bien, comme je l'ai dit, fait ressortir votre argument essentiel à la toute fin, c'est-à-dire que vous aimez traiter avec le CN et que vous croyez—et la loi ne vous donnera peut-être pas raison—que les probabilités de préserver le service ferroviaire dans la région sont meilleures si le CN continue à être le propriétaire et exploitant de la voie?

M. Hall: C'est pourquoi nous avons insisté sur l'importance de la sélection de l'exploitant de la voie secondaire. Le service ferroviaire, quel qu'en soit l'exploitant, doit continuer à être offert. Pour ce qui est de l'idée qu'il soit moyennement rentable et assujéti à l'abandon selon la loi—et ce n'est peut-être pas ce que le CN veut entendre—il me semble que le réseau entier du CN est moyennement rentable. Cela veut-il dire qu'il faut le privatiser? Je ne le sais pas. C'est peut-être à côté de la question.

Ce qui est important, c'est que l'exploitant soit compétent. Nous sommes les premiers à admettre que le CN est compétent à ce point de vue. Il est pénible pour nous de perdre un service auquel nous avons pu nous fier entièrement. Nous sommes maintenant devant l'inconnu. Qui sera le nouvel exploitant? Sera-t-il compétent? Sera-t-il fiable? Pourra-t-il survivre aux fluctuations du volume d'activités. Si la sélection se fait bien, on espère qu'il pourra se tirer d'affaire. S'il connaît un échec, toutefois, qui donc va continuer d'offrir le service?

C'est ce qui nous préoccupe. C'est ce que nous voulons dire. Il doit absolument y avoir une façon de garantir que le service ferroviaire soit maintenu d'une façon ou d'une autre entre Sydney et Truro. Si l'exploitant faillit à la tâche, il faut en avoir un autre qui soit prêt à prendre la relève. Le premier ne peut, par exemple, vendre toute la voie, ni faire quoi que ce soit du genre. C'est pourquoi nous avons si peur. Il doit absolument y avoir une façon de maintenir le service. Notre préférence, ce serait que le CN le fasse.

Le sénateur Stewart: Eh bien, oui. Il y aurait deux arguments ici. Premièrement, vos rapports avec le CN ont été bons par le passé, et vous présumez que ce sera le cas à l'avenir.

[Text]

You do not know about a possible private operator. The second line of argument is that this is in essence a public utility, and that since it is a public utility the availability of the utilities ought to be guaranteed to your company and to others, and, if necessary, subsidized by the taxpayer. I guess in other words you are saying these kinds of public utilities ought not to be privatized. Are those the two thrusts of what you have just now said?

Mr. Hall: I do not think that is quite fair, sir. I have not used the word "subsidized."

Senator Stewart: You talk about ups and downs.

Mr. Hall: I am simply saying the ups and downs of the business cycle require an operator who is capable of surviving those ups and downs, the good times and the bad times, rather than going bankrupt and leaving the service up in the air. I have not at all suggested subsidies. I would not want to see that, frankly. We are not so much against privatization. The whole crux of our argument is that if it is to be privatized, the operator must be successful, and if the operator is not successful there must be a means for another one to take his place.

Senator Stewart: Mr. Chairman, I have one last question. I have heard two analyses of the proposed sale of CN. One I have touched upon earlier, and that is that the line of railway is now marginally profitable. CN is for one reason or another uneasy about its economic future and believes that for the best interests of your company and others it would be better for a private entrepreneur to buy and operate the railway. That is the optimistic side of the coin. The pessimistic or the cynical side, if you will, of the coin is that CN, for one reason or another, wants out. Either they foresee that the day will come when they will be losing money on that line of railway, or they want to concentrate the attention of their personnel on more active lines. They do not think that now or in the foreseeable future it would be acceptable that they apply for abandonment. Consequently, they are proposing to privatize the line with the thought that perhaps a private entrepreneur, if she or he does not succeed or loses interest, or finds a more profitable investment in Hong Kong or Singapore perhaps, might then apply for abandonment. Then, of course, CN would be standing back unspattered by the mud of abandonment. That is the cynical scenario. I do not want to take you too far, but you seem to say that there is enough possibility that the second or cynical scenario has truth in it that you do not want to take a chance.

Mr. Hall: I think what we have said is that a relatively small operator, as compared to CN, does run a higher risk of failure. If, for example, there is a weak economy for a lengthy period, will that operator survive that situation? In our industry, for example, the eighth pulp and paper mill within the past year has been announced as going down. It is in today's newspapers. They could not survive this lengthy recession/depression we have. That is our concern. We are unaware of any safeguards for a replacement operator to take over should that operator fail. There is nothing that I am aware of that does that.

[Traduction]

Vous ne savez pas ce qui en serait d'un éventuel exploitant du secteur privé. Deuxièmement, vous dites qu'il s'agit essentiellement d'un service public et, de ce fait, qu'il faudrait en garantir l'accessibilité pour votre société et d'autres encore et, au besoin, le subventionner par l'entremise des impôts du contribuable. J'imagine, autrement dit, que vous dites qu'il ne faudrait pas privatiser ce genre de service public. Est-ce que ce sont là vos deux arguments principaux?

M. Hall: Je ne crois pas que cela soit juste de votre part, Monsieur le sénateur. Je n'ai pas utilisé le terme «subventionner».

Le sénateur Stewart: Vous avez parlé de fluctuations.

M. Hall: J'affirme tout simplement que les fluctuations du cycle du volume d'activités exigent d'un exploitant qu'il soit capable de survivre à ces fluctuations, aux périodes de vaches maigres comme aux périodes de vaches grasses, plutôt que de faire faillite et de laisser le service en plan. Je n'ai pas du tout laissé entendre qu'il faudrait subventionner le service. Pour être franc, je ne voudrais pas que cela se fasse. Nous ne sommes pas contre la privatisation en tant que telle. L'essentiel de notre argumentation, c'est que si le service est privatisé, l'exploitant doit réussir son coup. Sinon, il faut avoir un moyen de le remplacer.

Le sénateur Stewart: Monsieur le président, j'ai une dernière question. J'ai eu connaissance de deux analyses de cette vente que propose de faire le CN. J'ai parlé de la première plus tôt: à l'heure actuelle, la voie ferrée est moyennement rentable. Pour une raison ou une autre, le CN ne se sent pas sûr de son avenir économique et croit qu'il serait dans l'intérêt de votre société et d'autres entreprises de confier l'exploitation de la voie à un entrepreneur. C'est la vision optimiste des choses. La vision pessimiste ou cynique, si vous le voulez, c'est que le CN, pour une raison ou une autre, veut se retirer. Soit qu'il prévoit qu'un jour cette voie lui fera perdre de l'argent, soit qu'il veut concentrer l'attention de son personnel sur des voies plus actives. Il ne croit pas qu'il serait acceptable pour lui de demander que la voie soit abandonnée, ni aujourd'hui, ni dans un avenir prévisible. Par conséquent, il propose de privatiser la voie avec—peut-être—l'idée que l'entrepreneur privé, s'il rate son coup ou s'il perd son intérêt pour la chose, trouve un investissement plus profitable à Hong Kong ou à Singapour par exemple, puis présente une demande d'abandon. À ce moment-là, bien sûr, le CN, simple témoin de la scène, ne s'entacherait pas par l'abandon de la voie. C'est le scénario cynique. Je ne veux pas vous pousser, mais vous semblez dire qu'il est assez probable que le second scénario, le scénario cynique, soit vrai, et que vous ne voulez pas courir de risque.

M. Hall: Ce que nous avons dit, je crois, c'est qu'un exploitant relativement petit, par rapport au CN, risque plus de rater son coup. Si, par exemple, l'économie demeure faible pendant une longue période, va-t-il survivre? Dans notre industrie, par exemple, on a annoncé qu'une usine de pâtes et papiers allait fermer ses portes. C'est la huitième cette année. Les journaux d'aujourd'hui en parlent. Les petits exploitants ne pourraient pas survivre une récession ou une dépression très longue, comme nous le faisons. C'est ce qui nous préoccupe. Nous ne sommes au courant d'aucune mesure protectrice pour garantir

[Text]

CN talks about the line being marginally profitable, but it is profitable. I do not know how profitable it is relative to the whole of CN, but it is probably not so bad. It seems to me what we are dealing with is a fundamental strategy on the part of CN to become a main line operator with feeder shortline operators feeding to the main line. It is probably a good strategy, but it leaves us uneasy, and that is where we are.

We and others have identified major opportunities for expansion. Have those plans been factored into CN's profit and loss figures for the line? I have not seen any, if they have. They are very significant. And further, as we pointed out, there will not be a Stora Forest Industries in the future without at least one of those two action plans that we have outlined, and they depend heavily on a rail service being there, and a good rail service. If it is not there, you are not going to see our company investing \$1 billion in that kind of thing, obviously. No one else would. That is where we are.

Senator Stewart: Thank you, Mr. Chairman.

Senator Graham: Mr. Chairman, I would like to welcome Mr. Hall and Mr. MacDonnell. They are from a part of the country I know well. I want to quote to you from a statement allegedly made by the Vice-President of CN for the Atlantic region, in your own backyard. "The moment we can no longer make money on that line, we will file for abandonment." If they filed for abandonment and were allowed to abandon the line, if all else failed, what would that do to Stora?

Mr. Hall: I think what we have outlined is no rail, no Stora. That is what it amounts to. If they abandon it, I guess there would be a tremendous effort on behalf of the people in the industries of the area to find an operator.

I somewhere learned in my business experience not to dilute my management effort by trying to run another business. That is not a very good business strategy.

I guess the other aspect of that is the funds. As you can appreciate, the situation that our industry is going through, we do not have any money, and what money we have or will have or can beg, borrow or steal will have to go into some vitally important areas; \$40 or 50 million for environmental improvements is one example. One of those expansions has to proceed in the near future, and that is \$500 million and up.

We neither want to direct management effort to running a railroad, nor do we want to redirect funds in that direction. If CN abandoned the line, we would certainly be working hard with others to find an operator.

[Traduction]

le remplacement de l'exploitant en cas d'échec. À ma connaissance, il n'y a rien qui permette de le faire.

Le CN affirme que la voie est moyennement rentable, mais elle est rentable. Je ne sais pas à quel point, par rapport à l'ensemble du CN, mais ce n'est probablement pas si grave. Il me semble que nous avons affaire à une stratégie fondamentale de la part du CN, qui veut être l'exploitant d'une voie principale et traiter avec d'autres exploitants, chargés des voies secondaires. La stratégie est probablement bonne, mais elle nous met mal à l'aise. C'est le point où nous en sommes.

Nous sommes prêts à saisir d'importantes occasions d'expansion, et nous ne sommes pas les seuls. Le CN a-t-il tenu compte de ces projets dans son état des résultats pour la voie? Si c'est le cas, je ne vois pas où. Ces projets sont très importants. Par ailleurs, comme l'avons souligné, il n'y aura pas de Stora Forest Industries Limited à l'avenir sans que l'on mette en œuvre au moins un des deux plans d'action que nous avons exposés. Le succès de ces projets tient pour une bonne part à la présence d'un service ferroviaire, d'un bon service ferroviaire. S'il n'y en a pas, notre société n'ira pas investir un milliard de dollars dans un tel projet, évidemment. Personne ne le ferait. C'est le point où nous en sommes.

Le sénateur Stewart: Merci, Monsieur le président.

Le sénateur Graham: Monsieur le président, je tiens à remercier MM. Hall et MacDonnell. Ils sont originaires d'une région du pays que je connais bien. J'aimerais reprendre de votre mémoire une déclaration qu'est censé avoir faite le vice-président du CN pour la région de l'Atlantique, pour votre coin du pays donc: dès que la voie ne rapportera plus, le CN va présenter une demande d'abandon. S'il devait en présenter la demande et effectivement abandonner la voie, tous les autres efforts étant vains, qu'arriverait-il à Stora?

M. Hall: Je crois que nous l'avons bien expliqué: s'il n'y a pas de service ferroviaire, il n'y a pas de Stora. Cela résume bien la situation. Si le CN abandonne la voie ferrée, j'imagine que les gens des industries de la région vont faire des efforts énormes pour trouver un exploitant.

À un moment donné, j'ai appris qu'il n'était pas utile de m'éparpiller en tant qu'administrateur en essayant de diriger l'entreprise d'un autre. Ce n'est pas une très bonne stratégie.

J'imagine qu'il faut aussi prendre les fonds en considération. Vous connaissez bien la situation que nous vivons dans notre industrie: nous n'avons pas d'argent. Le peu d'argent sur lequel nous réussissons à mettre la main—de peine et de misère—doit être investi dans des secteurs des plus critiques. Il nous faut, par exemple, investir 40 à 50 millions de dollars dans des améliorations pour des raisons écologiques. Il faut aller de l'avant dans un avenir proche avec l'un des deux projets d'expansion. Cela représente un investissement de 500 millions de dollars, même plus.

En tant qu'administrateurs, nous ne voulons pas canaliser notre énergie dans la direction d'une société ferroviaire. Nous ne voulons pas non plus y consacrer des fonds. Si le CN abandonne la voie, nous ferons certainement beaucoup d'efforts pour trouver quelqu'un d'autre pour l'exploiter.

[Text]

Senator Graham: I know you have had plans for both expansions on the table for quite some time, and against, I am sure, the understanding that there would be continuing rail service. Could you just give us a capsule comment as to how many people you employ now? I know it is in your brief, but I would like to have on the record at this point how many you now employ in the mill and in the woodlands and what the expansion would mean in terms of employment.

Mr. Hall: We presently employ approximately 1,000 people in the mill, in our offices and in our woodlands operations. In addition to that, there are approximately 1,300 contractors and contractor/employees who harvest wood and who deliver wood to the two mills which are on one site.

There are no numbers in our brief with respect to employment related to the two expansion programs, and, Senator Graham, I can only give you a feel for what it would be. In the case of the newsprint expansion, based on recycling, not one additional tree is used. That means, therefore, there are no new jobs in forestry in that particular project. There would be new jobs related to a new paper machine and to a de-inking plant associated with the paper machine, because this is a recycling project. Incidentally, if I remember correctly, the recycling project brings some 200,000 tonnes a year of old newspapers and magazines back to the mill by empty box cars. At a guess, sir, perhaps 150 or so jobs would be created in the mill with that project. None would be lost in forestry, and none would be created in forestry.

Senator Graham: Did any of the prospective buyers, the three U.S. companies who made the threshold, visit with you?

Mr. Hall: Not as yet. I am sure we will receive a visit in the near future, but they have made no contact directly with me, and I do not think they have with Mr. MacDonnell either.

Senator Graham: I thought, in order to determine your needs at this particular point in time, that it would be interesting for them to have visited with the major shippers. Since you are certainly one of the largest shippers, I thought they might have visited with you to determine what your needs would be and what you would expect of them.

The Chairman: That answer rather surprises me too. It was our understanding that at least two of the proposed shortline operators—"shortline" is the buzz word now—had been crawling all over Cape Breton. You as a major shipper have not been contacted?

Mr. Hall: Not at all.

The Chairman: I see. Go ahead, Senator Graham.

Senator Graham: I am thinking in terms of what you would want to satisfy yourselves of, along with meeting your own needs, such things as the condition of the line into the future. There are such things as long-term maintenance and improvements in the line which would be required. To my layman's way of thinking, some things are only possible to achieve through economy of scale, which can only be provided by large operations. Would it concern you that a small operator would

[Traduction]

Le sénateur Graham: Je sais que vous parlez depuis longtemps de ces deux projets d'expansion en supposant, j'en suis sûr, que le service ferroviaire serait maintenu. Pourriez-vous nous dire, en bref, combien de gens vous avez à votre service? Je sais que le chiffre est dans votre mémoire, mais j'aimerais qu'il figure dans le compte rendu: combien de personnes employez-vous à votre usine et dans les forêts, et quels seraient les effets de l'expansion sur votre effectif?

M. Hall: En ce moment, nous avons environ 1000 personnes à notre emploi à l'usine, dans nos bureaux et dans les forêts. En plus, il y a environ 1300 entrepreneurs et employés d'entrepreneurs qui coupent le bois et qui le livrent à nos deux usines sur place.

Notre mémoire ne contient pas de chiffres à propos des effectifs qui seraient associés aux deux projets d'expansion. Je ne pourrais vous donner, Monsieur le sénateur, qu'une idée approximative de ce que ce serait. Dans le cas de l'expansion de l'usine à papier journal, fondée sur le recyclage, on n'utiliserait pas un seul arbre de plus. Autrement dit, ces projets particuliers ne créeraient pas de nouveaux emplois dans les forêts. Il y aurait de nouveaux emplois pour la nouvelle machine à papier et pour l'usine de désencrage qui y serait associée: il s'agit d'un projet de recyclage. Soit dit en passant, vous vous souvenez peut-être que le projet de recyclage amènera chaque année environ 200 000 tonnes de vieux journaux et magazines à l'usine, dans des wagons qui sont vides à l'heure actuelle. Je dirais, Monsieur le sénateur, qu'environ 150 employés seraient affectés à cette usine pour ce projet. Aucun emploi ne serait perdu dans les forêts, et aucun n'y serait créé.

Le sénateur Graham: Avez-vous reçu la visite de l'un des trois acheteurs éventuels, les trois sociétés américaines?

M. Hall: Pas encore. Je suis sûr que nous allons recevoir bientôt une visite de l'un d'entre eux, mais ils n'ont pas communiqué directement avec moi, ni encore, je crois, avec M. MacDonnell.

Le sénateur Graham: Je crois, afin de déterminer vos besoins, en ce moment, qu'il serait intéressant pour eux de rendre visite aux expéditeurs les plus importants. Comme vous êtes peut-être le plus important parmi eux, on pense qu'ils vous auraient peut-être rendu visite pour déterminer vos besoins et vos attentes.

Le président: La réponse m'étonne beaucoup, moi aussi. Il paraît qu'au moins deux exploitants éventuels du chemin de fer secondaire peuvent être aperçus partout au Cap-Breton de nos jours. Vous, qui êtes un expéditeur d'importance, n'avez pas été rejoint?

M. Hall: Pas du tout.

Le président: Je vois. Continuez, Sénateur Graham.

Le sénateur Graham: Je pense à ces choses dont vous voudriez être sûrs, à l'idée de répondre à vos propres besoins aussi, mais à des choses comme l'état de la voie dans l'avenir. Il faut tenir compte de certaines choses comme l'entretien à long terme de la voie et les améliorations qu'on peut y apporter. Pour un profane comme moi, il y a des choses que seules les économies d'échelle permettent de réaliser, et les économies d'échelle passent par des entreprises d'envergure. Êtes-vous

[Text]

not be able to carry out the kind of improvements and maintenance that CN could, for instance?

Mr. Hall: Well, I really do not know that much about running a railroad. I do not feel as concerned on that point as I would if there was a major maintenance or major capital expenditure program that had to be carried out, such as the renewal of a large bridge. The bridge at Grand Narrows, for example, would not be so crucial to us, but it would to the industries of Sydney. Another is the bridge over the causeway. We would be concerned about those kinds of things more than just day-to-day upkeep of the rail line.

Senator Graham: Mr. Hall, your bottom line, as I hear it, is on page 31 of your brief. You say that the government or its agency must retain ownership of the property. That would be your bottom line?

Mr. Hall: Yes, sir. Our concern is what happens if an operator takes it over in good faith and finds at some point that it is not working out in the way they foresaw. Then what do they do? Do they sell equipment, sell buildings, stations? Do they sell track? Do they tear it up? Do they sell property, land, and make it physically impossible for another operator to carry on? This is what we are asking. There absolutely has to be a way for service to continue. Even if it comes down to the final step where as users we operate it ourselves, there must be a way for someone to carry on. There absolutely has to be. I spoke of a four lane highway to nowhere. That is what would happen without a rail service.

Senator Graham: There would not be anything left down there.

Mr. Hall: There would not be much left. I know what would happen to us. We have talked to our friends at SYSCO. I think it is the same situation. If I remember the numbers, they talk about 78-foot long rail. I don't think you are going to see that on a highway. It has got to go by rail in that kind of a situation.

It is absolutely vital to all of Cape Breton, both on the Sydney side of the island and on the Strait of Canso side. When I say that eastern Nova Scotia is so critically depended on it and depended on us, I talk about dozens of communities. Those communities are on both sides of the Strait of Canso, not just on Cape Breton. Senator Graham, something like 20 per cent or so of our employees live in Port Hawkesbury near the mill. The other 80 per cent are from 80 kilometers in every direction. There are just dozens and dozens of communities and villages and towns whose livelihood today is, as we point out, something like 20 or 30 per cent above the Nova Scotia average. It used to be 20 or 30 per cent below.

Senator Graham: So they are all over Antigonish, Richmond County?

Mr. Hall: Yes. Our wood harvesters and truckers are working—

[Traduction]

inquiet du fait qu'un petit exploitant ne soit pas en mesure de s'occuper du genre d'amélioration et d'entretien que le CN, par exemple, peut réaliser?

M. Howe: Eh bien, il faut dire que j'en connais peu sur la façon de diriger une société ferroviaire. Cela ne m'inquiète pas tant que s'il fallait appliquer un programme d'entretien ou d'immobilisations vraiment majeur, par exemple la réfection d'un gros pont. Le pont de Grant Narrows, par exemple, ne serait pas si important à nos yeux, mais il le serait pour les industries de Sydney. Il y a aussi le pont-Jetée genre de choses qui nous inquiète, plus que l'entretien quotidien de la voie ferrée.

Le sénateur Graham: Monsieur Hall, si je comprends bien, votre point de vue est bien résumé à la page 31 de votre mémoire. Vous dites qu'il faut que ce soit le gouvernement ou un organisme gouvernemental qui continue à être l'exploitant et propriétaire de la voie. C'est votre argument final?

M. Hall: Oui, Monsieur le sénateur. Ce qui nous inquiète, c'est l'éventualité qu'un exploitant prenne la voie ferrée en main de bonne foi, mais découvre à un moment donné que les choses ne se déroulent pas comme prévu. Que fait-il alors? Commence-t-il à vendre le matériel, les bâtiments, les stations? Vend-il les rails même? Les défait-il? Peut-il vendre la propriété, les terrains et faire en sorte qu'il soit impossible pour un nouvel exploitant de maintenir le service? C'est ce que nous voulons dire. Il faut absolument trouver une façon de maintenir le service. Même s'il faut que ce soit nous, les usagers, qui l'exploitent en dernier recours, il faut absolument trouver une façon de maintenir le service. Absolument. Sinon, c'est une autoroute à quatre voies qui mène nulle part. Voilà ce que signifierait la disparition du service ferroviaire.

Le sénateur Graham: Il ne resterait plus rien là-bas.

M. Hall: Il ne resterait pas grand-chose. Je sais ce qui nous arriverait. Nous avons parlé à nos amis chez Sysco. Je crois que c'est la même situation. Si je me souviens bien, ils ont des rails de 78 pieds. Je ne peux pas en imaginer sur une autoroute. Il faut avoir le train pour ce genre de situation.

Il est absolument indispensable à toute l'Île-du-Cap-Breton, et du côté du Sydney, et du côté du détroit de Canso. Quand je dis que l'est de la Nouvelle-Écosse se fie de manière critique aux trains et à Stora, je parle de douzaines de collectivités. Ces collectivités se situent des deux côtés du détroit de Canso, et non seulement sur l'Île. Monsieur le sénateur, environ 20 p. 100 de nos employés habitent à Port Hawkesbury, près de l'usine. Les autres, les 80 p. 100, habitent dans un rayon de 80 kilomètres. Il y a des douzaines et des douzaines de collectivités, de villages et de villes, comme nous l'avons souligné, qui ont un niveau de vie supérieur de 20 à 30 p. 100 à la moyenne en Nouvelle-Écosse. Auparavant, c'était 20 ou 30 p. 100 en-dessous de la moyenne.

Le sénateur Graham: Ils sont donc partout, à Antigonish, à Richmond County.

M. Hall: Oui. Nos bûcherons et nos camionneurs travaillent—

[Text]

Senator Graham: And Pictou County.

Senator Stewart: Prince Edward Island.

Mr. Hall: Yes, Prince Edward Island to a small extent, and right into central Nova Scotia. Maybe it is not hundreds, maybe it is dozens, maybe it is hundreds of communities. I don't know. But it certainly is dozens upon dozens. Rail service is, as we say and just cannot stress enough, absolutely vital.

Senator Graham: Without the rail service, there is no Stora?

Mr. Hall: What I tried to say, and Mr. MacDonnell brought out, on average we will probably be looking at about a \$15 a ton additional cost of transportation and distribution, not counting the problems of additional loading facilities, both for ourselves and some other customers. Some customers do not take rail. Our business is a commodity business. It is world traded. It is basically priced on a delivered basis. We pay the freight.

This is a highly competitive business. You cannot just add \$15 to your costs and expect to survive. That is what I meant when I said world competition today does not permit you to survive with one arm tied behind your back. We are into our fourth straight year, sir, of extremely stringent and effective cost control. At \$15, well, we would start looking for another way to get another \$15 out.

Senator Graham: Thank you, Mr. Chairman.

Senator Spivak: I would just like to pursue that a bit, if I may. On page 27 you have all the various costs. Is your real concern that if the railway is privatized, that another operator comes in and then the price is going to go up? The cost to you will go up? Apart from the stability and the ability of the private railway operator to continue, is your real worry that the price will go up and then you will be out of business anyway?

Mr. Hall: No.

Senator Spivak: You would not be able to switch to the other alternative either because that would be more costly. Could you explain to me why it is that that is so much more costly, apart from the fact that you do not prefer it for all those other reasons?

We were told in other testimony that the competition between truck and rail is such that trucks are much more efficient and less expensive to move freight than is rail. Here it seems to be the opposite. Could you explain that difference to me?

Mr. Hall: First, I am not so concerned that that operator would charge higher prices for services than CN. Mr. MacDonnell's analysis compares the alternatives, and if there were

[Traduction]

Le sénateur Graham: Et à Pictou County.

Le sénateur Stewart: À l'Île-du-Prince-Édouard.

M. Hall: Oui, à l'Île-du-Prince-Édouard, jusqu'à un certain point, et jusqu'au centre de la Nouvelle-Écosse. Il y en a peut-être pas des centaines. Il y en a des douzaines peut-être. Il y a peut-être des centaines de collectivités. Je ne le sais pas. Mais il y en a certainement des douzaines et des douzaines. Le service ferroviaire, on ne saurait trop insister là-dessus, c'est absolument, mais absolument vital.

Le sénateur Graham: Sans service ferroviaire, il n'y a pas de Stora?

M. Hall: Ce que j'ai essayé de dire, et ce que M. MacDonnell a essayé de faire ressortir en moyenne, c'est que l'abandon du service ferroviaire coûtera environ 15 \$ de plus par tonne en frais de transport et de distribution, sans compter les problèmes occasionnés par l'ajout d'installations de chargement—et pour nous, et pour nos clients. Certains clients ne recourent pas au train. Notre domaine, c'est les marchandises. Notre marché, c'est le monde entier. Nos prix se calculent après livraison. Nous payons le transport.

C'est un secteur extrêmement concurrentiel. On ne peut pas ajouter 15 \$ à ces coûts et s'attendre à survivre. C'est ce que je voulais dire quand je disais que la concurrence sur les marchés mondiaux aujourd'hui ne permet pas à quiconque de survivre s'il se ferme lui-même une porte. Voici la quatrième année, Monsieur le sénateur, où nous exerçons un contrôle des coûts efficace et des plus stricts. S'il fallait ajouter 15 \$ au coût, eh bien, il faudrait commencer à envisager des façons de trouver ces 15 \$ ailleurs.

Le sénateur Graham: Merci, Monsieur le président.

Le sénateur Spivak: J'aimerais poursuivre dans la même voie, si vous le permettez. À la page 27, vous mentionnez divers coûts. Votre préoccupation, est-ce vraiment que le chemin de fer soit privatisé, qu'un autre exploitant entre en scène et qu'il augmente les prix? Que vos coûts augmenteront? Mis à part la question de la stabilité et la capacité pour un exploitant privé de maintenir le service, êtes-vous vraiment inquiet de la possibilité que les prix augmentent et que cela vous mette en faillite, de toute façon?

M. Hall: Non.

Le sénateur Spivak: Alors vous ne seriez pas en mesure d'opter pour la deuxième solution non plus parce que cela coûterait plus cher. Pourriez-vous m'expliquer pourquoi c'est à ce point plus cher, outre le fait que ce n'est pas l'option que vous préférez pour toutes les autres raisons?

D'autres personnes qui ont comparu devant le comité ont précisé que la concurrence entre le camionnage et le secteur ferroviaire est telle que les camions sont beaucoup plus efficaces et moins onéreux que les trains lorsqu'il s'agit de transporter du fret. Dans le cas qui nous occupe, cela semble être le contraire. Pourriez-vous m'expliquer cette différence?

M. Hall: Tout d'abord, le fait qu'un tel exploitant compterait des prix plus élevés pour ses services que le CN ne m'inquiète en rien. M. MacDonnell, dans son analyse, compare les diverses options, notamment s'il n'existait pas de ser-

[Text]

no rail service. On average, he estimates about \$15 for a tonne of product.

Senator Spivak: My point is that that would render your operation unprofitable.

Mr. Hall: It is already unprofitable in today's conditions. You asked why that cost would be higher than it is today. I would like Mr. MacDonnell to try to answer that for you. It is his analysis that draws that out.

Mr. MacDonnell: Commodity newsprint is more or less like a tailor-made suit. It is made to fit a particular press. A certain size roll is made. A customer orders a specific size or sizes. In the production unit of the mill one jumbo roll is made. The secret is to cut up that jumbo roll into small rolls to fit into Scott machine scheduling. In this way, individual rolls can be cut to size, diameter and width and be shipped to various customers.

In the rail situation we are in today, we are able to schedule so many tonnes per shift per specific customer, depending on their size requirements, and then load directly onto a rail car. The product is handled once. If you were to ship by truck, for instance, it would take three trucks to load the same 65 tonnes that can be loaded onto one rail car. That roll would have to be placed on the floor, which accounts for a second handling, and then put on the truck. This involves not only additional handling but creates a damage factor, et cetera.

We sit on water, for instance, and we have an ideal situation for shipping by water. If you have large volume customers, then you can ship large volumes directly. However, when you have a number of smaller accounts, the two, four or six rail cars per month sort of thing, or even 100 rail cars, the tonnage has to be scheduled over a period of time. If you were to ship by water, then you would have to produce your tonnage, ship it out, and then store it in a shed some place, all of which costs money. All this extra handling, et cetera, would come into play.

Also, we are on the island. If we were to move 170,000 tonnes or 130,000 tonnes by truck, and depend on outside trucks to take our tonnage down to the U.S., that would be one heck of a lot of trucks. We would probably utilize every truck on the island doing that, if we could get them when we wanted them. We could not afford to have our own fleet. So we are talking the number of trucks that we would need, which would interfere with scheduling and inventory control.

If you calculate out the cost factor, you will see that shipping by truck is still much more expensive. Going with the water situation, we can move our tonnage down to the eastern

[Traduction]

vice ferroviaire. En moyenne, il estime qu'il en coûterait environ 15 \$ la tonne.

Le sénateur Spivak: Ce que je veux dire, c'est que votre entreprise ne serait pas rentable.

M. Hall: Dans la conjoncture actuelle, elle ne l'est déjà pas. Vous avez demandé pourquoi il en coûterait plus cher qu'aujourd'hui. J'aimerais que M. MacDonnell essaie de répondre à cette question pour vous. C'est son analyse qui fait ressortir cet état de choses.

M. MacDonnell: Le papier journal primaire est plus ou moins comparable à un habit coupé par un tailleur. Il est fait pour être utilisé dans une presse particulière. Le rouleau de papier a une certaine taille. Un client commande une ou plusieurs tailles spécifiques. Dans le secteur de la production de l'usine, on fabrique un immense rouleau. Le secret consiste à le couper en de petits rouleaux qui correspondront aux besoins de la machine de la Scott Paper. Ainsi, chacun des rouleaux pourra être coupé à la bonne taille, au bon diamètre et à la bonne largeur et être envoyé aux divers clients.

Dans la conjoncture dans laquelle se retrouve aujourd'hui le secteur ferroviaire, nous pouvons prévoir le transport d'un certain nombre de tonnes de produits, par quart de travail, par client, suivant les exigences relatives à la taille, et charger directement ces produits dans un wagon. Le produit n'est manipulé qu'une fois. Si vous deviez envoyer le même produit par camion, par exemple, il faudrait trois camions pour transporter la même quantité de 65 tonnes que l'on peut placer dans un seul wagon. Le rouleau devrait être placé sur le sol, ce qui représente une deuxième manipulation, et ensuite placé dans le camion. Cela suppose non seulement une manutention supplémentaire, mais cela entraîne également un risque de dommages, etc.

Nous sommes sur le bord de l'eau, par exemple, et nous nous trouvons dans une situation idéale à ce titre. Si vous comptez des clients qui ont de grands volumes, vous pouvez envoyer ces grands volumes directement. Toutefois, lorsque vous avez de plus petits clients, qui exigent deux, quatre ou six wagons par mois, par exemple, ou même cent wagons, le tonnage doit être échelonné sur une certaine période. Si vous deviez envoyer ces produits par bateau, vous devriez d'abord produire le tonnage nécessaire, l'expédier et ensuite l'entreposer dans un endroit quelconque, et toutes ces opérations coûtent de l'argent. Tout suppose une manutention supplémentaire, etc.

En outre, nous nous trouvons sur une île. Si nous devons transporter 170 000 tonnes ou 130 000 tonnes par camion et nous en remettre à des camions de l'extérieur pour transporter nos produits vers les États-Unis, il faudrait tout un paquet de camions. Pour ce faire, nous devrions probablement utiliser tous les camions de l'île, si tant est que nous puissions les obtenir au moment où nous en avons besoin. Nous ne pourrions nous permettre d'avoir notre propre flotte de camions. Alors, nous parlons du nombre de camions dont nous aurions besoin—et cela nuirait à l'établissement des horaires et au contrôle des stocks.

Si vous calculez ensuite le facteur coût, vous constatez qu'il en coûte encore beaucoup plus cher d'expédier les produits par camion. Si l'on opte pour le transport par bateau, nous pouvons

[Text]

seaboard, put it into a warehouse and distribute it from there. But that leaves the same situation, which comes down to dollars and cents.

Senator Spivak: I would like to ask another question of a more general nature. It follows along the lines of a question raised by Senator Stewart. I am not quite sure what your answer was to his proposition that rail should be a public utility. What was your response to that, when it is obvious for regional economic development that every other jurisdiction subsidizes things heavily? For example, Quebec subsidizes through hydro power all kinds of industry. The United States subsidizes grain. Japan has the equivalent of crown corporations to fuel its economic development.

Are you saying that, in principle, you are opposed to the concept of using a transportation infrastructure as a tool of economic development? How do you rate that as opposed to all the other efforts that have been used in Cape Breton, unsuccessfully, to attempt to fuel the economic development there? I am not quite sure of your response.

Mr. Hall: The senator, I think, used the word "subsidized". We did not. I wanted to stress that it was not in our thinking that the private operator would have to be subsidized.

As far as the use of transportation such as rail for economic development is concerned, we are all for that. In fact, it is a matter of concern in that part of Canada, which has been struggling to develop for decades, that if it did not have an effective rail system, then it would have even more difficulty in terms of economic development. Obviously, we would support rail service and other transportation as one tool toward achieving economic development, which is so badly needed in that part of the country.

Senator Spivak: The reason I ask that question is that there are competing theories. One is that the railway has to be absolutely profitable; the other is that transportation is always used to fueling development. We saw that in Newfoundland when Air Canada was changing its method of service. I wonder what side of the fence the business community comes down on. It is hard to make an argument on that basis if business is opposed to it. That is the gist of my question.

Can you tell me whether Stora is a wholly owned Swedish company? I take it there are no Canadian interests in the ownership of this industry.

Mr. Hall: In the late 1950s when Stora Forest Industries was formed, it was not called Stora. At that time it was 80 per cent owned by Scott Paper and 20 per cent by Stora of Sweden. The original pulp mill started up in 1961. It was an economic disaster. There were three choices to be made. The first was to close it. The second was to sell it. The third was to do something else. A courageous decision was made. They did the something else, which was to enlarge the original mill and add a newsprint mill 10 years later in 1971.

[Traduction]

expédier nos tonnes de produits jusqu'à la côte est, les placer dans un entrepôt et les distribuer à partir de là. Mais nous nous retrouvons dans la même situation, qui se calcule en dollars et en cents.

Le sénateur Spivak: J'aimerais poser une autre question de nature plus générale. Elle va dans le sens d'une question qu'a soulevée le sénateur Stewart. Je ne suis pas très sûr que vous avez répondu à la proposition suivant laquelle le service ferroviaire devrait devenir un service public. Qu'avez-vous répondu à cela, quand il est évident que, pour favoriser l'expansion économique régionale, toutes les autres sphères de compétence subventionnent généreusement divers secteurs. Par exemple, le Québec finance toutes sortes de secteurs, sous forme d'énergie électrique. Les États-Unis subventionnent le grain. Le Japon comporte des institutions équivalentes à nos sociétés d'État pour favoriser son expansion économique.

Dites-vous que, en principe, vous vous opposez au concept de recourir à une infrastructure en matière de transport comme outil d'expansion économique? Comment évaluez-vous cela par rapport à tous les autres efforts qui ont été déployés, en vain, au Cap-Breton pour essayer de promouvoir l'expansion économique de cette région? Je ne suis pas très sûr de votre réponse.

M. Hall: Le sénateur, je crois, a utilisé le terme «subventionner». Ce n'est pas notre cas. Je voulais souligner que nous n'estimons pas que l'exploitant privé devrait être subventionné.

En ce qui concerne le recours au transport comme le transport ferroviaire pour favoriser l'expansion économique, nous sommes parfaitement en faveur d'une telle chose. En fait, bien des gens de cette région du Canada, qui s'efforcent depuis des décennies de se développer, sont préoccupés: si la région ne dispose pas d'un réseau ferroviaire efficace, alors elle aura encore plus de difficulté à promouvoir son expansion économique. De toute évidence, nous appuyons le recours au service ferroviaire et à d'autres modes de transport comme outils favorisant l'expansion économique, expansion dont nous avons un besoin si aigu dans cette région du pays.

Le sénateur Spivak: La raison pour laquelle je pose cette question c'est qu'il existe deux écoles de pensée. Selon les uns, le réseau ferroviaire doit être parfaitement rentable; selon les autres, le transport a toujours servi à favoriser l'expansion. Nous avons vu cela à Terre-Neuve quand Air Canada modifiait sa méthode de service. Je me demande de quel côté se retrouve le monde des affaires. Il est difficile de présenter un argument en se fondant sur de telles prémisses si le monde des affaires s'y oppose. Voilà le sens de ma question.

Pouvez-vous me dire si Stora est une société suédoise en propriété exclusive? Je crois savoir qu'il n'y a pas d'intérêts canadiens dans la propriété de cette industrie.

M. Hall: À la fin des années 50, quand Stora Forest Industries a été créée, elle ne s'appelait pas Stora. À l'époque, la Scott Paper détenait 80 p. 100 des actions, et Stora, de Suède, 20 p. 100. L'usine de pâte initiale a ouvert ses portes en 1961. Elle a connu un fiasco économique. Trois options s'offraient: fermer l'usine, la vendre ou faire quelque chose d'autre. On a pris une décision courageuse: on a choisi de faire quelque chose d'autre, savoir d'agrandir l'usine initiale et d'y adjoindre une usine à papier journal dix ans plus tard, soit en 1971.

[Text]

That was successful and made the company a viable company and quite profitable most of the time. However, it did take almost the first 20 years of the company's life to wipe out the cumulative losses that had occurred. In the process of all that, Scott opted out and Stora became 100 per cent owner.

The Chairman: I realize, Mr. Hall, that you did not make any reference to the word "subsidy", but I would like to pursue Senator Stewart's question on that, if I understood Senator Stewart.

If you want the CN to continue to operate that line, you have to have government intervention. The Government of Canada will have to tell CN, "Continue to operate that line," or nobody will be interested in running the line so it will not require government intervention. At some stage of the game, if CN should abandon it, then we are faced with government intervention.

Last Thursday we were told there are absolutely no fairy godmothers in this arrangement, that if you wanted them you should have been here when the National Transportation Act was passed in 1957. There are certain parameters we have to work within. The Government of Canada can do anything—except change a man into a woman. It can do anything. It can dismiss the NTA recommendations; it can do anything. We were told there are no guarantees. I think your most important point was whether there are any conditions attached to it, and you did not dismiss out of hand the idea of a shortline railroad. You said that you have a preference, but that the alternative is worth investigating. Is that what you said?

Mr. Hall: Yes.

The Chairman: Senator Stewart, did you want to pick up on subsidy by asking a supplementary question, or is it Senator Atkins' turn?

Senator Stewart: Senator Atkins should go next.

The Chairman: We are almost out of time, ladies and gentlemen.

Senator Atkins: Just to follow up on that thought, assuming that a sale is to go through, what safeguards would you like to see in a sale agreement that would give you a certain comfort zone or address the uncertainties that you have in your own mind in continuing to develop your company? What is the minimum that you see?

Mr. Hall: Sir, there are conditions attached to this rail line being classified as between provincial jurisdiction and federal jurisdiction. I do not profess to know all the ramifications of that. It could be I could suggest an action that perhaps would prevent the line from coming under provincial jurisdiction, which is what I believe CN wants. For example, if I were to say, "Don't sell the assets to the shortline operator but lease them, so that if that operator fails then the lease could be

[Traduction]

Cette initiative a connu du succès et a fait en sorte que la société est devenue viable et même fort rentable la plupart du temps. Toutefois, il a fallu presque vingt ans à la société, soit toutes ses années d'existence, pour éponger les pertes qui s'étaient accumulées. Au cours de cette période, Scott s'est retirée, et Stora est devenue la propriété exclusive d'intérêts suédois.

Le président: Je me rends compte, Monsieur Hall, que vous n'avez aucunement fait allusion au terme «subvention», mais j'aimerais poursuivre dans le sens de la question du sénateur Stewart, si je comprends bien ce qu'il voulait dire.

Si vous voulez que le CN continue d'exploiter cette voie ferrée, il doit y avoir une intervention du gouvernement. Le gouvernement du Canada devra dire au CN: «Continuez à exploiter ce tronçon», ou personne ne sera intéressé à exploiter la voie en question; dans un tel cas, aucune intervention du gouvernement ne serait nécessaire. À un certain moment donné, si le CN devait l'abandonner, alors il devra y avoir une intervention du gouvernement.

Jeudi dernier, on nous a dit qu'absolument aucune fée marmaine n'était intervenue dans cette entente, que si vous aviez voulu leur intervention, alors vous auriez dû être là au moment de l'adoption de la Loi sur les transports nationaux de 1957. Nous sommes contraints par certains paramètres. Le gouvernement du Canada peut tout faire—sauf changer un homme en femme. Il peut tout faire. Il peut rejeter les recommandations de l'ONTC; il peut tout faire. On nous a dit qu'il n'existait aucune garantie. Je crois que l'argument le plus important que vous avez avancé était que la situation ne s'assortissait d'aucune condition, et vous n'avez pas balayé du revers de la main l'idée de créer une voie secondaire. Vous avez dit que vous aviez une préférence, mais que la solution de rechange mérite qu'on s'y attache. N'est-ce pas ce que vous avez dit?

M. Hall: Oui.

Le président: Sénateur Stewart, voulez-vous poursuivre la question des subventions en posant une question supplémentaire, ou est-ce au sénateur Atkins?

Le sénateur Stewart: Le sénateur Atkins devrait être le suivant.

Le président: Nous avons presque épuisé le temps dont nous disposons, Mesdames et Messieurs.

Le sénateur Atkins: Simplement pour poursuivre dans cet ordre d'idées, si l'on pose en hypothèse qu'une vente aura lieu, quelle garantie devrait être, selon vous, incorporée à un accord de vente? Quelle garantie serait une source de réconfort ou dissiperait les incertitudes auxquelles vous faites face pour poursuivre l'expansion de votre société? Quel est le minimum que vous recherchez?

M. Hall: Monsieur, le fait que cette voie de chemin de fer relève à la fois de la compétence du provincial et du fédéral s'assortit de certaines conditions. Je ne prétendrai pas connaître toutes les ramifications d'une telle situation. Peut-être pourrais-je suggérer une mesure qui pourrait empêcher la voie de relever de la compétence de la province, et voilà, selon moi, ce que souhaite le CN. Par exemple, si je vous disais «Ne vendez pas ces actifs à l'exploitant de voie secondaire, plutôt,

[Text]

transferred to another," I would get a lot of comfort from that, would I not? But I do not know if that affects the provincial-federal jurisdiction question. I simply do not know.

I have to come back to the point that somehow the physical assets must remain in a form and under a control which permits them to be transferred to a successor should, unfortunately, the first operator fail. If it could be done by way of a lease, then that is one way to do it. If the government has a way of saying that in the event of failure the assets revert to a government agency, then that is another way of doing it. There are any number of people who could determine the best way to do that, much better than I can.

Senator Atkins: In listening to the witnesses on Thursday there seemed to be an assumption that if the sale goes through it will be the first step to abandonment. That is why I think that question is relevant in the proposition that assuming the sale will take place, then maybe there is something that can be built into the agreement which will give companies such as yours some guarantees so that down the road they are not looking at some really big problems.

Mr. Hall: I am going to say a few words that I hope will not be taken in the way they might sound. Obviously, anyone involved in an issue of this importance can have suspicions and wonder about motivations. I have tried to stress that we have had an excellent relationship with the people of CN, and we continue to do so. They continue to keep us as well informed as possible on these matters. However, to be quite honest, this thought has crossed my mind. Was the phasing out of VIA service on that line part of the hidden agenda? Was that the first step and we are now into step 2(a); and is step 2(b) a hidden agenda of which I am not aware? Let me stress again that I do not believe those things of CN, but I have to be honest and say that the thought has crossed my mind.

Another point is that as business people we understand there are ways of making the bottom line look more black or more red than it might otherwise. Certain overhead costs that may appear to be fair can be charged back to that bottom line, but you can make it look better or worse if you have a certain motivation. I become concerned that, for example, if CN were forced to continue operating the line against its will, then it could make the figures suit the end objective of abandonment.

The Chairman: The last question is yours, Senator Stewart.

Senator Stewart: I will forego, Mr. Chairman.

[Traduction]

louez-les de sorte qu'en cas d'échec, le bail pourrait être transféré à un autre exploitant.» Je tirerais énormément de réconfort d'une telle situation, ne croyez-vous pas? Mais je ne sais pas si cela influe sur la question de la compétence fédérale ou provinciale. Je ne le sais tout simplement pas.

Permettez-moi de revenir à cet argument: d'une façon ou d'une autre, les actifs physiques doivent demeurer sous une forme et sous un contrôle tels qu'ils peuvent être transférés à un successeur si, malheureusement, le premier exploitant devait échouer. S'il est possible de le faire en recourant à un bail, alors on peut procéder ainsi. Si le gouvernement a une façon de dire qu'advenant un échec les actifs reviendront à un organisme gouvernemental, alors il s'agit d'une autre façon de procéder. Il y a un certain nombre de gens qui pourraient déterminer la meilleure façon de procéder, bien mieux que moi.

Le sénateur Atkins: Il semble, lorsque nous écoutons les témoins qui ont comparu jeudi dernier, que l'on posait en hypothèse que si la vente devait avoir lieu, il s'agirait d'un premier pas vers l'abandon du réseau. Voilà pourquoi je crois que cette question est pertinente lorsqu'on pose en postulat que la vente aura lieu, et peut-être pourrions-nous incorporer à l'accord une clause qui donnerait à des sociétés comme la vôtre certaines garanties pour que, par la suite, elles ne doivent pas faire face à de vraiment gros problèmes.

M. Hall: J'aimerais dire quelques mots, et j'espère qu'ils ne seront pas interprétés au pied de la lettre. Manifestement, toute personne touchée par une question de cette importance peut s'interroger sur les motivations et éprouver certains soupçons. J'ai essayé de faire ressortir que nous avons entretenu d'excellentes relations avec les représentants du CN, et que c'est toujours le cas. Ils continuent de nous tenir le mieux possible informés de ces questions. Toutefois, en toute honnêteté, cette pensée m'a traversé l'esprit. Est-ce que l'élimination progressive du service VIA sur ce tronçon s'inscrivait dans un programme occulte? Est-ce qu'il s'agissait là de la première étape, en sommes-nous rendus maintenant à l'étape 2a)? L'étape 2b) s'inscrit-elle dans un programme occulte que je ne connais pas? Permettez-moi de souligner une fois de plus que je n'en crois rien, au sujet du CN, mais je dois être honnête et préciser que cette pensée m'a effectivement traversé l'esprit.

Je tiens à souligner un autre élément: en tant que gens d'affaires, nous comprenons qu'il y a des façons de faire en sorte que le bilan d'une entreprise soit plus ou moins reluisant. Certains frais généraux qui peuvent sembler justes peuvent être retranchés des profits, mais si vous êtes animé par une certaine motivation, vous pouvez faire en sorte que la situation paraisse bien meilleure ou bien pire. Par exemple, je m'inquiète du fait que si le CN était obligé de continuer d'exploiter le tronçon malgré lui, il pourrait adapter les chiffres de façon à ce qu'ils militent en faveur de son objectif d'abandon.

Le président: Vous pouvez poser la dernière question, sénateur Stewart.

Le sénateur Stewart: Je vais m'en abstenir, Monsieur le président.

[Text]

Senator Forrestall: Perhaps this is more of an observation, Mr. Chairman, than it is a question. It seems to me that in the absence of any federal protection, your greatest comfort might come, if the line is sold, from a shortline operator registered under the laws of the Province of Nova Scotia and acting, presumably, under an act covering the operation of rail services in that province. Have you had an opportunity to think that through as a possible comfort to your future planning?

Mr. Hall: If I understood your question, senator, I think you are correct. A shortline operator under provincial jurisdiction has a good chance of being a viable operator. That was your first point, am I correct, sir?

Senator Forrestall: I don't mind saying to you that there is a far greater chance for a shortline private operator to attract the assistance of the provincial government than there is for it to attract the assistance of the federal government, given federal restrictions and whatnot. Do you not think so, Senator Stewart?

Senator Stewart: I merely say that assistance seems to be ruled out under the National Transportation Act and under the policies of the present government in Nova Scotia.

Senator Forrestall: I know your point. But I would take my chances with the provincial government before I would with the federal government.

The Chairman: Could we have Senator Stewart and Senator Graham ask the last two short questions?

Senator Stewart: Mr. Chairman, I will forego my question.

Senator Graham: Mr. Hall, you talked about the expansion program, that if market conditions were right and things develop in future years as you foresee them, then that could amount to anything from \$1 billion to \$1.5 billion in expenditures in that part of Nova Scotia. Market forces play a big role in your plans. Does the uncertainty with respect to the future of the rail line between Truro and Sydney affect your plans? Does the uncertainty hang over this, as someone said, like a great sword?

Mr. Hall: There are many factors, Senator Graham, in a decision of this magnitude. Right now the current economics around the world and in the industry do not suggest proceeding immediately.

We are not the only one in Stora that needs a new paper machine, so that is another part of the question. It does take at least three years, perhaps four, to bring a project of that magnitude on line and to start up. When I put my crystal ball on

[Traduction]

Le sénateur Forrestall: Monsieur le président, mon intervention est peut-être davantage une observation qu'une question. Il me semble qu'en l'absence d'une protection fédérale, si la voie était vendue, la plus grande source de réconfort qui s'offrirait à vous pourrait provenir du fait qu'un exploitant de voie secondaire serait constitué en vertu des lois de la province de la Nouvelle-Écosse et dont les actions seraient régies, peut-on supposer, par une loi régissant l'exploitation d'un chemin de fer de cette province. Avez-vous eu l'occasion de penser à une telle option comme source possible de réconfort dans le cadre de votre planification future?

M. Hall: Si j'ai bien compris votre question, sénateur, je crois que vous avez raison. Un exploitant de voie secondaire relevant de la compétence de la province aurait de bonnes chances de veiller à ce que l'entreprise soit viable. C'était le premier élément que vous vouliez faire valoir, n'est-ce pas, Monsieur?

Le sénateur Forrestall: À mon avis, l'exploitant d'une voie secondaire privée aurait de bien meilleures chances d'obtenir l'aide du gouvernement provincial que l'aide du gouvernement fédéral, compte tenu des restrictions fédérales et d'autres éléments du genre. N'est-ce pas votre avis, sénateur Stewart?

Le sénateur Stewart: J'aimerais simplement dire qu'en vertu de la Loi sur les transports nationaux et les politiques du gouvernement actuel de la Nouvelle-Écosse, toute aide semble être hors de question.

Le sénateur Forrestall: Je connais votre avis. Mais je préférerais m'adresser au gouvernement provincial avant d'aller voir le gouvernement fédéral.

Le président: Pourrions-nous demander au sénateur Stewart et au sénateur Graham de poser deux dernières questions courtes?

Le sénateur Stewart: Monsieur le président, je vais m'en abstenir.

Le sénateur Graham: Monsieur Hall, vous avez parlé du programme d'expansion. Si les conditions du marché s'y prêtaient et que les choses se déroulent, au cours des années futures, de la façon dont vous l'envisagez, alors cela pourrait correspondre à un montant d'un milliard à un milliard et demi qui serait injecté dans cette partie de la Nouvelle-Écosse. Les forces du marché jouent un grand rôle dans vos plans. Est-ce que l'incertitude qui règne quant à l'avenir du tronçon reliant Truro à Sydney influe sur vos plans? Cette incertitude constitue-t-elle, comme l'a dit quelqu'un, une grande épée de Damoclès?

M. Hall: De nombreux facteurs entrent en jeu, sénateur Graham, dans une décision de cette importance. Pour l'instant, la conjoncture économique courante partout dans le monde et dans le secteur d'activité ne se prête pas à une action immédiate.

Nous ne sommes pas les seuls à Stora qui avons besoin d'une nouvelle machine à papier, alors il s'agit d'une autre facette de la question. Il faut effectivement au moins trois ans, peut-être quatre, pour qu'un projet de cette ampleur prenne forme et soit lancé. Lorsque je m'en remets à ma boule de cris-

[Text]

and look at it, I would say the window is here now and I wish I could start today, but I cannot.

Further, in all honesty, yes, the uncertainty that is raised by this issue is a factor. However, it is only one factor, and it is not the most pressing at the moment. As we come closer to that day, though, the uncertainty with respect to rail absolutely has to be removed before a decision to proceed can happen.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Hall, Mr. MacDonnell. You certainly have made a very articulate case for rail in your business. I hope the headlines in the Halifax Chronicle Herald tomorrow do not read that Stora pulls out of Nova Scotia if there is no rail line, but being a media person I would not resist the temptation myself.

The next witness is from Sydney Steel Corporation. Welcome, Mr. Coffin. You are aware of the fact that we want to ask questions, and if you can summarize your submission, it will help us.

Mr. Jack Coffin, Director of Commercial Services, Sydney Steel Corporation: Mr. Chairman, I have a few opening remarks I would like to make and then we can open the floor for questions.

On behalf of Sydney Steel, I would like to express our thanks for the opportunity of appearing here today to outline our views and our concerns related to the proposed sale of the CN line from Sydney to Truro. My name is a Jack Coffin, and I am the Director of Commercial Services for SYSCO.

As most of you are aware, Sydney Steel is a company located in Sydney at the eastern end of the Sydney-Truro line. Over the past number of years, we have certainly experienced our share of difficulties. We have seen our facility downsized from a large integrated iron and steelmaking facility employing close to 4,000 people in the early 1970's, to a small minimal operation employing approximately 700 people today. However, we have just completed a \$285-million modernization program. We now have a state-of-the-art facility capable of competing world-wide on a cost-effective basis. The bugs are being slowly ironed out. We have new management in place. Retraining of the work force is presently on schedule and we are moving into new product lines. We feel we now have the hardware to be a viable enterprise. All levels of the work force are on side and working towards this goal.

As pointed out in the brief, which we previously submitted, essential to this viability and, in fact, to the survival of Sydney Steel is the rail line linking Sydney with central and western Canada. The Sydney-Truro rail line is a necessary part of that link. Almost 100 per cent of Sydney Steel's domestic shipments move from Sydney by rail. Located, as we are, at the extreme eastern end of the CN line, both distance and cost impact greatly in getting our products to market.

[Traduction]

tal, je vois que le créneau existe actuellement, et j'aimerais pouvoir commencer dès aujourd'hui, mais je ne le peux pas.

En outre, en toute honnêteté, oui, l'incertitude que soulève cette question joue effectivement un rôle. Toutefois, ce n'est qu'un facteur, et ce n'est pas le plus urgent pour le moment. Au fur et à mesure que nous nous rapprochons de cette échéance, par contre, il faut absolument que l'incertitude liée au chemin de fer soit dissipée avant que l'on puisse prendre la décision d'aller de l'avant.

Le président: Merci beaucoup, Monsieur Hall, Monsieur MacDonnell. Vous avez certainement présenté de façon très claire l'importance de la voie ferrée pour votre entreprise. J'espère qu'on ne lira pas demain dans les manchettes du Halifax Chronicle Herald que Stora se retirera de la Nouvelle-Écosse s'il n'y a pas de voie de chemin de fer, mais étant moi-même une personne qui affectionne les médias, je ne résisterais pas à la tentation.

Sydney Steel Corporation. Bienvenue, M. Coffin. Vous savez que nous désirons vous poser des questions, mais si vous pouvez nous exposer l'essentiel de votre mémoire, cela nous aidera.

M. Jack Coffin Directeur des services commerciaux, Sydney Steel Corporation: Il y a quelques remarques liminaires que j'aimerais formuler, et ensuite nous pourrions passer aux questions.

Au nom de Sydney Steel, j'aimerais vous remercier de l'occasion qui m'est offerte de me présenter aujourd'hui devant vous pour vous faire part de notre opinion et de nos préoccupations en ce qui a trait à la vente projetée de la voie principale du CN reliant Sydney à Truro. Mon nom est Jack Coffin, et je suis directeur des services, commerciaux de la Sysco.

Comme la plupart d'entre vous le savez, Sydney Steel est une société installée à Sydney, à l'extrémité est du tronçon reliant Sydney à Truro. Au cours des dernières années, nous avons connu notre part de difficultés. Nous avons vu nos installations passer d'une grande usine intégrée de transformation du fer et de fabrication d'acier comptant près de 4 000 employés au début des années 70 à une petite exploitation comptant environ 700 employés. Toutefois, nous venons de terminer la réalisation d'un programme de modernisation de 285 millions de dollars. Nous sommes maintenant dotés d'une usine ultra-perfectionnée capable de concurrencer de façon rentable à l'échelle mondiale. Nous sommes en train, lentement, de procéder à un rodage. Une nouvelle administration est en place. Le recyclage des réflexifs va actuellement bon train, et nous passons à de nouvelles gammes de produits. Nous estimons que nous possédons maintenant les installations nécessaires pour être une entreprise viable. Tous les paliers de l'effectif travaillent dans le même sens en vue de la réalisation de cet objectif.

Comme nous l'avons fait remarquer dans le mémoire que nous avons présenté, la voie de chemin de fer qui relie Sydney au centre et à l'ouest du Canada est essentielle à la rentabilité et, en fait, à la survie de Sydney Steel. Le tronçon allant de Sydney à Truro est une composante nécessaire de ce lien. La quasi-totalité des expéditions de Sydney Steel sur le marché intérieur sont envoyés de Sydney par train. Comme nous sommes situés à l'extrémité est du tronçon du CN, la distance et le

[Text]

In addition, our rail products are sold in standard lengths of 78 feet making it almost impossible to ship by any other mode. Trucks certainly cannot move 78-foot rails and certainly could not be cost-efficient over the distance to market. In this respect, we are therefore captive to the rail mode. The marketing of specialty steel products also leaves us dependent on the rail mode. The major North American markets are again central Canada and into the United States. Because of the distances involved, truck transportation is both impractical and certainly very expensive.

Referring to the inbound movements, again the biggest percentage of our raw materials currently move into Sydney by rail. Truckers have certainly made some inroads but have not enjoyed the benefit of the majority of those shipments. As a result of this, most of our major receiving facilities on the plant are designed to receive products by rail. If we had to make changes, we would require the redesigning of some of these facilities at a substantial cost.

The rail line is vital to our continued operation. As with any business operating in these difficult times, we feel and believe that it is necessary to operate more efficiently and to find better ways of doing things. CN are no different in this respect. We certainly have supported their efforts over the past number of years when they could cut service, cut staff, cut back on maintenance, and abandon marginal lines. On the other hand, they have continued to increase rates with the result that they continue to lose business to trucks and to some other modes.

We have a feeling at this time that the distribution of traffic moving in and out of the area, that is the distribution between rail and truck, has probably reached the balance where there should be very little if any shifts in the foreseeable future.

The sale of the line to the so-called shortline operator or private operator is one possible solution to ensuring the continued operation. We remain open-minded on that subject. We certainly want to look at all the various alternatives and the various possibilities. Some of those concerns and views have certainly been put forth to the CN and we expect to have the opportunity to present those views to each of the three prospective buyers.

However, on the other hand, and in light of some of the events of previous years which led to the loss of passenger service in our area, the loss of Route Canada, and the loss of some other services, we remain somewhat sceptical. Our fear is that it is one way of abandoning the line. We certainly do not think that is an acceptable alternative.

[Traduction]

coût sont des facteurs qui ont une incidence marquée sur le transport de nos produits vers leur marché.

En outre, les produits expédiés sont des rails d'acier d'une longueur de 78 pieds, de sorte qu'il est presque impossible de les expédier par un autre mode de transport. À coup sûr, les camions ne sauraient transporter des rails de 78 pieds et ne seraient pas rentables, compte tenu de la distance à parcourir pour se rendre au marché. À cet égard, nous sommes donc un marché captif pour le chemin de fer. La commercialisation d'autres types d'acier spécialisés nécessiterait également le recours au train. Le principal marché pour ces produits en Amérique du Nord serait le centre du Canada et les États-Unis. Le transport par camion ne serait pas pratique et serait certainement fort coûteux.

La majorité des matières premières que nous utilisons sont actuellement transportées par train à Sydney. Nous avons certainement opté dans certains cas pour le transport par camion, mais la majeure partie des expéditions a quand même été transportée par train. Par conséquent, la plupart des installations de réception importantes à l'usine sont conçues pour la réception de produits livrés par train. Si nous devrions apporter des changements à cette infrastructure, nous devrions procéder à des réaménagements à un coût substantiel.

La voie de chemin de fer est vitale pour la poursuite de nos activités. Comme toute entreprise exerçant ses activités dans la période difficile que nous traversons, nous estimons et croyons qu'il est nécessaire de fonctionner plus efficacement et de trouver de meilleures façons de faire les choses. Le CN n'est pas différent à cet égard. Nous avons certainement appuyé les efforts qu'a déployés cette entreprise au cours des dernières années lorsqu'elle a réduit le service, réduit le personnel, réduit l'entretien et abandonné les tronçons marginaux. Par ailleurs, le CN a continué d'accroître ses tarifs, de sorte qu'il continue de perdre des clients qui se tournent vers le camionnage ou quelque autre mode de transport.

À l'heure actuelle, nous croyons que la distribution de la circulation qui entre et qui sort de la région, à savoir la répartition du volume entre le camionnage et le secteur ferroviaire, a probablement atteint un équilibre, et il devrait y avoir peu de changements dans un avenir prévisible, voire pas du tout.

La vente de la voie à un prétendu exploitant de voies secondaires ou exploitant privé constitue une solution possible au problème de poursuivre les activités du tronçon. Nous gardons un esprit ouvert à ce sujet. Nous voulons assurément envisager toutes les options qui s'offrent et toutes les possibilités. Certaines de ces opinions et préoccupations ont selon toute évidence été communiquées au CN, et nous pouvons nous attendre à avoir l'occasion d'en faire part à chacun des trois acheteurs éventuels.

Toutefois, à la lumière de certains des événements qui sont survenus au cours des dernières années et qui ont entraîné la perte du service de transport des passagers dans notre région, la perte de Route Canada et la perte de certains autres services, nous demeurons quelque peu sceptiques. Nous craignons qu'il s'agit d'un pas vers l'abandon de la voie. Nous ne croyons certainement pas qu'il s'agit là d'une option acceptable.

[Text]

Sydney Steel is also one of the major employers in the Cape Breton industrial area. Its viability is vital to the economic wellbeing of the area, as well as to the province of Nova Scotia. As the rail line is vital to SYSCO's survival, so also is Sydney Steel vital to the wellbeing of the community in which it is located.

In closing, we have to emphatically stress that this rail line is our life line. Without it, most likely, we would not survive. The loss of Sydney Steel to the economy of Cape Breton would be devastating. As a result, we cannot put enough emphasis on the requirement that the rail line be kept in operation. Even if a shortline or private operator can be found to provide the required cost-efficient level of service, safeguards should be put in place guaranteeing that the service will be continued in the event of default by the private operator. This is what we feel would be acceptable under the circumstances.

Honourable senators, that concludes my remarks. I thank you once again for the opportunity of appearing. I will attempt to do my best to answer any questions you might have.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Coffin. Senator Graham asked this question of the last witness. Have you been approached by any of the three shortline operators that have, as we say, made the cut, that are now on the threshold?

Mr. Coffin: We have not been approached by any of the three potential purchasers at this point. We have received some indications from CN that they would be in contact with us, but up to this point they have not.

The Chairman: I do not know whether anyone here can tell us if there is any restriction on the shortlines approaching prospective customers? Apparently not.

Mr. Coffin: We have not heard of any.

The Chairman: Nothing less, you conclude in your submission, would be acceptable, and you say that guarantees should be required of CN and/or the Government of Canada to ensure its continued operation. The guarantee would have to come from the Government of Canada. Is that what you are suggesting?

Mr. Coffin: That would give us the comfort we are probably looking for.

Senator Graham: Mr. Coffin, do you know anything about the prospective buyers?

Mr. Coffin: Other than the brief that was given to us by CN and the sort of one-page synopsis of each buyer, no, we know nothing of any of the three buyers.

Senator Graham: You do not know anything about their so-called track record?

Mr. Coffin: Or their financial stability, no, nothing.

Senator Graham: Or about shortlines in the United States?

[Traduction]

Sydney Steel est également l'un des principaux employeurs de la région industrielle du Cap-Breton. Sa viabilité est vitale pour le bien-être économique de la région, tout comme pour l'ensemble de la province de la Nouvelle-Écosse. Tout comme la voie ferrée est vitale pour la survie de Sysco, la survie de Sydney Steel est vitale pour le bien-être de la collectivité dans laquelle l'entreprise est située.

En conclusion, nous devons souligner avec véhémence que cette voie ferrée est absolument vitale pour nous. Sans elle, selon toute probabilité, nous ne survivrions pas. La perte de Sydney Steel serait dévastatrice pour l'économie du Cap-Breton. Par conséquent, nous ne saurions trop insister sur la nécessité que la voie ferrée demeure en activité. Même si l'on peut trouver un exploitant de voie secondaire ou un exploitant privé pour fournir le degré de service nécessaire de façon rentable, il faudra mettre en place des garanties du fait que le service se poursuivra, advenant l'échec de l'exploitant privé. Voilà, à notre avis, ce qui serait acceptable dans les circonstances.

Messieurs, c'est ainsi que je vais clore mes observations. Je vous remercie une fois de plus de nous avoir donné l'occasion de témoigner devant votre comité. J'essaierai de répondre de mon mieux à toute question que vous pourriez avoir.

Le président: Merci beaucoup, Monsieur Coffin. Le sénateur Graham a posé une question au dernier témoin. L'un des trois exploitants de voies secondaires qui, comme on dit, ont fait l'affaire et sont maintenant en lice pour acheter le tronçon a-t-il communiqué avec vous?

M. Coffin: Aucun ne l'a encore fait. Le CN nous a indiqué que ces gens communiqueraient avec nous, mais jusqu'ici, cela n'a pas été le cas.

Le président: Je ne sais pas si quelqu'un ici peut nous dire si une disposition interdit aux exploitants de voies secondaires de communiquer avec des clients éventuels? Apparemment pas.

M. Coffin: Nous n'en avons jamais entendu parler.

Le président: Dans la conclusion de votre exposé, vous précisez que rien de moins ne serait acceptable et que le CN et(ou) le gouvernement du Canada devrait fournir des garanties du fait que la voie poursuivra ses activités. Cette garantie devrait venir du gouvernement du Canada. Est-ce cela ce que vous laissez entendre?

M. Coffin: Cela nous donnerait les assurances que nous cherchons, probablement.

Le sénateur Graham: Monsieur Coffin, connaissez-vous les acheteurs éventuels?

M. Coffin: Outre le mémoire que nous a remis le CN et le document d'environ une page consacrée à chaque acheteur, non, nous n'avons aucun autre renseignement sur l'un ou l'autre des acheteurs.

Le sénateur Graham: Vous ne connaissez donc rien de leur dossier, pour ainsi dire?

M. Coffin: Pas plus que leur stabilité financière, non, nous ne savons rien.

Le sénateur Graham: Ou encore au sujet des voies secondaires aux États-Unis?

[Text]

Mr. Coffin: Nothing. We would hope to be given the opportunity of reviewing all of those questions with the prospective purchasers when we do have an opportunity to meet with them.

Senator Graham: You used the words in your oral presentation, "The bugs are slowly being ironed out." Then on page 3 of your brief, you say the equipment had to be debugged.

Mr. Coffin: Right.

Senator Graham: How is it going?

Mr. Coffin: We are getting along very well, particularly in the steel shop, the metal shop, the electric arc furnace. Things seem to be going very well there. We are on target. We are meeting budgets, meeting standards. We are still experiencing difficulties in the universal mill, in the rail finishing mill areas. We are still debugging, still finding problems. We are into a head-hardening situation in the rail finishing mill.

Senator Graham: Are those the 78-foot rails?

Mr. Coffin: Yes, 78-foot rails. The head-hardening facility is coming on very well. We are pleased with the success in that area and that, we feel, will give us the potential of supplying most of the Canadian market with rails that now could be coming from offshore.

Senator Graham: Is CN your biggest customer?

Mr. Coffin: In Canada today they are our biggest customer.

Senator Graham: Do they demand 78-foot head-hardened rails?

Mr. Coffin: They are demanding 78-foot rails. As far as the head-hardened rails, we have yet to prove ourselves with CN. We are conducting trials with CN people now, and hopefully within the not too distant future we will have reached the goal of being able to supply CN with head-hardened rails.

Senator Graham: You have sold head-hardened rails before?

Mr. Coffin: No. We have never had a head-hardening facility.

Senator Graham: In the quality that is being demanded.

Mr. Coffin: That is right. The head-hardening facility was part of the \$285-million expansion program.

Senator Graham: You were the first and only producer of 78-foot rails, and Algoma built a facility.

Mr. Coffin: I don't think they can make 78-foot rails.

Senator Graham: I stand to be corrected, but I understood they received a \$200 million tax break from the federal government to put a new facility in Algoma, which perhaps is no

[Traduction]

M. Coffin: Rien. Nous espérons avoir l'occasion d'étudier toutes ces questions avec les acheteurs éventuels lorsque nous aurons l'occasion de les rencontrer.

Le sénateur Graham: Dans votre exposé, vous avez dit que vous étiez, lentement, en train de procéder à un rodage. Ensuite, à la page 3 de votre mémoire, vous dites que l'aciérie a mené des essais de rodage.

M. Coffin: Effectivement.

Le sénateur Graham: Comment ça va?

M. Coffin: Nous progressons de façon satisfaisante, particulièrement dans l'aciérie, dans l'atelier de mécanique, dans le four électrique à arc. Les choses semblent fonctionner très bien à ces endroits. Nous atteignons nos objectifs. Nous respectons le budget, respectons les normes. Nous éprouvons encore des difficultés en ce qui a trait au laminoir universel, dans la partie du laminoir qui est consacrée à la finition de rails. Nous sommes encore en plein rodage, trouvons toujours des problèmes. Dans le laminoir consacré à la finition des rails, nous fabriquons des rails en acier trempé.

Le sénateur Graham: S'agit-il de rails de 78 pieds?

M. Coffin: Oui, les rails de 78 pieds. Les installations de fabrication de rails en acier trempé progressent très bien. Je suis très heureux du succès que nous avons obtenu à cet égard; cela nous donnera, à notre avis, la possibilité d'alimenter la majeure partie du marché canadien avec des rails qui, à l'heure actuelle, pourraient venir de l'étranger.

Le sénateur Graham: Le CN est-il votre plus gros client?

M. Coffin: Au Canada, aujourd'hui, l'entreprise est notre plus gros client.

Le sénateur Graham: Exige-t-il des rails en acier trempé de 78 pieds?

M. Coffin: Il demande effectivement des rails de 78 pieds. En ce qui a trait aux rails en acier trempé, nous devons encore prouver leur valeur au CN. Nous procédons à des essais avec des représentants du CN et, espérons-le, d'ici un très proche avenir, nous aurons atteint notre objectif: pouvoir fournir au CN des rails en acier trempé.

Le sénateur Graham: Avez-vous vendu des rails en acier trempé auparavant?

M. Coffin: Non. Nous n'étions pas dotés des installations nécessaires pour les fabriquer.

Le sénateur Graham: De la qualité que l'on exige.

M. Coffin: Exactement. L'installation de fabrication des rails en acier trempé s'inscrivait dans le programme d'expansion de 285 millions de dollars.

Le sénateur Graham: Vous étiez le premier et le seul producteur de rails de 78 pieds, et Algoma a construit une usine.

M. Coffin: Je ne crois pas qu'ils fabriquent des rails de 78 pieds.

Le sénateur Graham: Corrigez-moi si j'ai tort, mais j'ai cru comprendre qu'ils avaient bénéficié d'un allègement fiscal de 200 millions de dollars, consenti par le gouvernement fédéral,

[Text]

longer operational, to be in competition with Sydney Steel Corporation. So you would be the only supplier of the Bowman 78-foot rails in Canada?

Mr. Coffin: In Canada, to the best of my knowledge, yes.

Senator Graham: Are they used throughout the CN system?

Mr. Coffin: Yes.

Senator Graham: Would they be on the Grand Narrows bridge?

Mr. Coffin: I am sure they would. They take them to a welding plant. Most of their rails are taken to a welding plant in Transcona and are welded into a ribbon rail. They eliminate as many joints as they possibly can.

Senator Graham: At the bottom of page 6 of your brief you say:

Another major concern relating to the takeover by a shortline operator would be the cost of getting CN rails to market. At present these move from Sydney on an OCS basis (Own Company Service) which means the freight cost is covered by CN. With another operator in the picture, CN would not likely want to assume the freight costs over a line which they could not run or control.

Has CN told you this?

Mr. Coffin: We have approached CN with respect to this particular matter. It is a concern that we have obviously had. We have received some communications since our brief was submitted that they are prepared to continue to follow the same format that has been followed in the past. However, I think we still have some talking to do on that in order to get more comfort that that will, in fact, be the case.

Senator Graham: You conclude the paragraph by saying: "In this situation we could expect SYSCO would be expected to pick up this additional cost." How significant would that cost be?

Mr. Coffin: We would estimate that to be in the range of \$10 a tonne, or very close to that.

Senator Spivak: On page 6, you say your biggest concern with the shortline is to ensure that you do not have to pay more to get your goods to and from market. I asked this question of a previous witness: Do you think that a private operator will need to raise rates in order to make this line more than marginally profitable, as CN has described it?

Mr. Coffin: I would think that is not really the case. I do not think a shortline operator would have to charge higher rates. I do not anticipate that the rates would increase. I think we are really saying that we would look at a shortline operator to have the resources and the ability to continue to provide the service. By service, I mean the physical plant, like the locomotives, the

[Traduction]

pour installer une nouvelle usine à Algoma qui, peut-être, n'exerce plus ses activités, mais qui devait concurrencer Sydney Steel. Alors, vous seriez le seul fournisseur de rails Bowman de 78 pieds au Canada?

M. Coffin: Au Canada, à ma connaissance, oui.

Le sénateur Graham: Utilise-t-on ce type de rail dans tout le réseau du CN?

M. Coffin: Oui.

Le sénateur Graham: Se trouvent-ils sur le pont de Grand Narrows?

M. Coffin: Je suis sûr que c'est le cas. On les transporte jusqu'à une usine de soudage. La plupart des rails sont envoyées à une usine de soudage de Transcona et soudés en un rail unique. On élimine tous les joints, dans la mesure du possible.

Le sénateur Graham: Vous avez mentionné dans votre mémoire, et je me reporte au bas de la page 7, que:

Le coût de transport des rails du CN sur le marché est un autre sujet de vive inquiétude dans le contexte de l'acquisition par un exploitant de «voies sur courte distance». À l'heure actuelle, les rails sont transportés hors de Sydney comme envoi D.S. (de service), ce qui signifie que les frais de transport sont assumés par le CN. Si le service était assuré par un autre exploitant, le CN ne voudrait vraisemblablement pas assumer ces frais, puisqu'il n'exploiterait et ne contrôlerait la voie.

Les représentants du CN vous ont-ils dit cela?

M. Coffin: Nous avons communiqué avec le CN en ce qui a trait à cette question particulière. C'était l'une de nos préoccupations, de toute évidence. Nous avons reçu certaines communications depuis la présentation de notre mémoire; le CN nous informe qu'il est disposé à continuer de la même façon que par le passé. Toutefois, je crois que nous devons continuer de discuter à ce sujet pour obtenir de meilleures garanties que ce soit, effectivement, le cas.

Le sénateur Graham: Avant que vous ne terminiez votre paragraphe, vous dites que dans un tel cas vous pourriez vous attendre à ce que Sysco ait à assumer ces frais supplémentaires. Quelle sera l'importance de ces frais?

M. Coffin: Nous estimons que ce chiffre s'élèverait à environ 10 \$ la tonne, à très peu de choses près.

Le sénateur Spivak: Vous dites, à la page 7, que votre principal souci, à l'égard de l'exploitant de voies secondaires, consiste à ne pas avoir à déboursier plus pour faire venir vos produits ni à les expédier sur le marché. J'ai posé la même question à un témoin précédent. Croyez-vous qu'un exploitant privé aurait besoin d'accroître les coûts pour faire en sorte que cette voie soit plus que «moyennement rentable», comme l'a décrite le CN?

M. Coffin: Je ne crois pas que ce soit vraiment le cas. Je ne crois pas qu'un exploitant de voies secondaire devrait compter des tarifs plus élevés. À mon avis, les tarifs ne seront pas augmentés. Je crois que ce que nous voulons vraiment dire, c'est que nous nous attendons à ce que l'exploitant de voies secondaires dispose des ressources et de la capacité nécessaires pour

[Text]

rolling stock, the ability in resources to work with CN and some of the other line haul carriers in negotiating rates. There probably would be some additional costs in interchanging traffic at Truro from one railway to another, but I do not think those costs would be that heavy that they would show an increase in our freight rates.

Senator Spivak: I also note that a great percentage of your business is to service railways.

Mr. Coffin: That is correct.

Senator Spivak: What percentage of that business? You don't want a shrinking market in rail line either. What percentage of your business is that?

Mr. Coffin: Almost 100 per cent of our business in the past number of years has been railway rails. We are hoping to break away from that. Our projections on Appendix "B" include hot ingots, blooms, and billets, of about 34,000 tonnes in 1992. That is going to increase in 1993 and again in 1994. It will probably increase by the same percentage on the export market as opposed to the domestic market. These are just domestic tonnes.

Senator Spivak: And do you sell rails into the United States as well?

Mr. Coffin: Not at this point in time.

Senator Spivak: Are you hoping to break into that market?

Mr. Coffin: We have duties imposed on us from dumping rails into the United States. We are precluded at this point in time from selling standard carbon rails into the United States. We are hopeful that we can get into that market with head-hardened rails. So at this point in time, the rail market is strictly in Canada and in the export market.

The percentage breakdown of our rails going for export, as opposed to domestic, ranges anywhere from 45 to 55 per cent in any given year, and it could be one way or the other in any year.

At one time our market share was probably 75 per cent domestic and 25 per cent export. It shifted around to just the reverse of that, 75 per cent going export and 25 per cent domestic. Today we are roughly 50-50.

Senator Spivak: Where is your export, where are they going?

Mr. Coffin: We have shipped rails to Mexico, India, Pakistan, pretty well all over the world—Mauritania, South Africa.

Senator Stewart: Costa Rica?

[Traduction]

continuer le service. Par service, je veux dire les aménagements physiques, comme les locomotives, le matériel roulant, les ressources nécessaires pour travailler de concert avec le CN et certains autres transporteurs sur grande distance dans la négociation des tarifs. Il y aurait probablement certains coûts additionnels lorsqu'il s'agit d'aiguiller, à Truro, des véhicules d'un chemin de fer vers un autre, mais je ne crois pas que ces coûts seraient si élevés qu'ils se traduiraient par un accroissement des taux de fret.

Le sénateur Spivak: Je remarque également qu'une forte proportion de vos activités consiste à offrir des services aux chemins de fer.

M. Coffin: C'est exact.

Le sénateur Spivak: Quelle proportion cela représente-t-il?

Vous ne voudriez pas que votre marché soit plus restreint à cet égard non plus. Quelle proportion de vos activités cela représente-t-il?

M. Coffin: Au cours des dernières années, la quasi-totalité de nos activités avaient trait à la fabrication de rails de chemin de fer. Nous espérons pouvoir nous détacher de cette activité. Selon moi, si vous jetez un coup d'œil sur nos projections, dans l'annexe B, au bas, nous prévoyons fabriquer environ 34 000 tonnes de lingots chauds, de blooms et de billettes en 1992. Cette proportion augmentera en 1993 et encore une fois en 1994. Elle augmentera probablement de la même proportion sur le marché exportation que sur le marché national. Il s'agit seulement de tonnes vendues à l'échelle nationale.

Le sénateur Spivak: Et vendez-vous aussi des rails aux États-Unis?

M. Coffin: Pas pour l'instant.

Le sénateur Spivak: Espérez-vous percer sur ce marché?

M. Coffin: Nous sommes passibles de droit de douane du fait de pratiquer le dumping de rails aux États-Unis. Pour l'instant, nous ne pouvons vendre de rails standards en acier au carbone aux États-Unis. Nous espérons que nous pourrions percer dans ce marché avec nos rails en acier trempé. Donc, pour l'instant, les marchés du rail qui s'offrent à nous sont strictement le marché canadien et le marché des exportations.

La proportion de nos rails qui se retrouvent sur les marchés d'exportation, par rapport au marché national, va de 45 à 55 p. 100, une année donnée, et cette proportion peut fluctuer d'une année à l'autre.

À un moment donné, nous vendions probablement 75 p. 100 de notre production sur le marché national et 25 p. 100 sur le marché d'exportation. Ces proportions ont été directement inversées, c'est-à-dire que 75 p. 100 de notre production va maintenant aux exportations, et 25 p. 100 au marché national. De nos jours, cette proportion correspond à peu près à 50 p. 100 d'un côté et de l'autre.

Le sénateur Spivak: Où sont vos exportations, où les envoyez-vous?

M. Coffin: Nous avons expédié des rails au Mexique, en Inde, au Pakistan, à peu près partout dans le monde. En Mauritanie, en Afrique du Sud.

Le sénateur Stewart: Au Costa Rica?

[Text]

Mr. Coffin: Not recently but we have been down there.

Senator Stewart: Mr. Chairman, as I listened to the presentation I came to the conclusion that Sydney Steel Corporation's position is very similar to that of Stora Forest Industries Limited. For the most part, although they would like to continue the present amicable relations with CN, they are not opposed to the sale of this line of railway to a private entrepreneur. However, they are appearing here because they are uneasy about the viability of the private railway company that might take over this line of railway. They are talking about guarantees, and some way of getting comfort in what would appear to be an increasingly precarious position, as far as they are concerned.

The question really goes to you, Mr. Chairman, rather than to the witness. Given the fact that these two principal users of the line of railway are saying, if I interpret them correctly, "We do not object to privatization as such; it is the question of guarantees," is the committee making provision to hear from those who might be in a position to discuss what kind of guarantees might be available, either from the Government of Canada or from the Government of Nova Scotia? It seems to me it is on that question of assurances and guarantees that our concern is increasingly being focused.

The Chairman: Senator Stewart, there is no question that we did not have enough time with CN and Scotia McLeod to determine whether there is anything in this fine print. We did not plough those furrows as much as we should have, and it is inevitable that they are coming back.

As far as this committee having the Government of Canada before it before we have a recommendation, it is all hypothetical. CN has not sold it yet. They do not have an agreement of sale. It has not gone to the NTA or the Government of Canada. When do we intrude in this operation?

Senator Stewart: Mr. Chairman, this business of questions being hypothetical, it is like saying that we cannot ask the young fellow who is going to jump over the cliff what he is going to do to save himself from hitting the rocks until after he has jumped over the cliff. We have to anticipate.

CN have indicated what they propose to do. I see no evidence that they have changed their mind. The law lays out a pattern. I think we know pretty well, in the absence of some sudden revelation, where we are going to be. Surely we have to start. As far as major witnesses are concerned, because the question is not opposition to sale but obtaining assurances and guarantees, that is what we have to focus on.

The Chairman: Senator Stewart, this is more of an educational procedure than anything else.

Senator Stewart: What?

[Traduction]

M. Coffin: Pas récemment, mais ça a déjà été le cas.

Le sénateur Stewart: Monsieur le président, j'ai écouté l'exposé et j'en suis venu à la conclusion que la position de la Sydney Steel s'apparente étroitement à celle de la Stora Forest Industries Limited. Dans l'ensemble, même si cette société aimerait préserver les relations amicales qu'elle entretient actuellement avec le CN, elle ne s'oppose aucunement à la vente du tronçon à un entrepreneur privé. Toutefois, les représentants comparaissent devant nous parce qu'ils s'inquiètent de la fiabilité d'une société de chemin de fer privée qui pourrait devenir propriétaire de ce tronçon. Les représentants parlent de garantie, et cherchent à obtenir un certain réconfort dans ce qui semble être une position de plus en plus précaire, en ce qui les concerne.

Ma question s'adresse vraiment à vous, Monsieur le président, plutôt qu'aux témoins. Étant donné que ces deux utilisateurs principaux du réseau nous disent, si je les comprends bien, qu'ils ne s'opposent pas à la privatisation en tant que telle, mais qu'ils désirent obtenir des garanties, notre comité prévoit-il convoquer les gens qui pourraient être en mesure de discuter du genre de garanties que l'on pourrait offrir: les représentants du gouvernement du Canada ou du gouvernement de la Nouvelle-Écosse? Il me semble que, de plus en plus, on attire notre attention sur la question des assurances et des garanties.

Le président: Sénateur Stewart, il ne fait aucun doute que nous n'avons pas passé suffisamment de temps avec les représentants du CN et de ScotiaMcLeod pour déterminer s'il y avait quelque chose en petits caractères. Nous n'avons pas approfondi la question autant que nous aurions dû le faire, et inévitablement, ils reviendront nous voir.

En ce qui concerne le fait de demander à des représentants du gouvernement du Canada de comparaître devant le comité avant que nous formulions une recommandation, cette question est toute hypothétique. Le CN n'a pas encore vendu la voie. Aucun accord de vente n'a été conclu. Le CN ne s'est pas adressé à l'ONTC ni au gouvernement du Canada. À quel moment mettons-nous notre nez dans cette affaire?

Le sénateur Stewart: Monsieur le président, le fait de dire que ces questions sont hypothétiques revient à dire que nous ne pouvons pas demander au jeune qui va se jeter en bas d'un pont ce qu'il s'apprête à faire pour l'empêcher de se noyer avant qu'il ait effectivement sauté du pont. Il nous faut prendre les devants.

Le CN a indiqué ce qu'il se propose de faire. Rien ne me porte à croire qu'il ait changé d'avis. La loi trace la marche à suivre. Je crois que nous savons très bien, en l'absence de quelque révélation soudaine, dans quelle voie nous nous engageons. Manifestement, il faut faire un premier pas. Comme la question, en ce qui concerne les principaux témoins, consiste non pas à s'opposer à la vente, mais à obtenir des assurances et des garanties, c'est à cela que nous devons nous attacher.

Le président: Sénateur Stewart, il s'agit davantage d'une procédure «éducative» que de quoi que ce soit d'autre.

Le sénateur Stewart: Quoi?

[Text]

The Chairman: These committee hearings. We know what the parameters are. We know how we are restricted. We know exactly what is going to happen, unless something intrudes, and that something is going to be the Government of Canada. How would I call a representative of the Government of Canada and ask whether they intend to intrude before the process is finished? How can we be more helpful than what we are doing now?

Senator Stewart: So you are saying that we record here the uncertainty of these companies with the thought that the Government of Canada may take cognizance of these uncertainties?

The Chairman: Well, the committee's report says it all. Not only that, we can say that we recommend that the Government of Canada step in to stop all this foolishness. We could recommend whatever we want, but it would be just that, a recommendation. But I cannot, for the life of me, see how we, after hearing the testimony, can expect a Crown corporation or any agency of the Government of Canada to give any assurance whatsoever. We have not heard it yet.

Senator Stewart: Yes, but I am afraid that that is cold comfort to Mr. Hall and to Mr. Coffin this morning.

The Chairman: All right. Did anyone else have a question?

Senator Spivak: I want to know from the witness if it is a correct assumption that they are not concerned so much about the sale, but just the guarantee. That is a different approach to transportation infrastructure than we have had in Canada up to this point. What if it is uneconomic? What guarantees can you have from a private operator if it is totally uneconomic, unless the philosophy is that this is a tool for regional economic development? I would like to know what the gentleman thinks.

Mr. Coffin: We have indicated in our brief that we will keep an open mind on it. We are not opposed to a private operator taking over the line. The crux of the whole matter, as far as we are concerned, is that we need a rail line. It is vital to our survival, vital to our existence. We feel confident that a shortline operator or a private operator could operate it as efficiently, maybe more efficiently, than CN. However, we still do not have the comfort that, in the event they are not able to operate it, a rail line or the facility for a rail line will remain in place.

Senator Spivak: Guarantee of rail. That is very helpful.

Mr. Coffin: That is really the point we are trying to get across.

[Traduction]

Le président: Les audiences de notre comité. Nous connaissons les paramètres. Nous connaissons les limites. Nous savons exactement ce qui va se produire, à moins que quelque chose ne se produise, et que ce qui va se produire, c'est que le gouvernement du Canada va s'en mêler. Comment pourrais-je demander à un représentant du gouvernement du Canada si le gouvernement a l'intention de s'en mêler avant que le processus soit terminé? Comment pouvons-nous être plus utiles que nous ne le sommes à l'heure actuelle?

Le sénateur Stewart: Donc vous dites que nous devons prendre acte ici de l'incertitude de ces sociétés en espérant que le gouvernement du Canada sera saisi de ces incertitudes?

Le président: Eh bien, le rapport du comité est assez évocateur. Non seulement cela, mais en plus nous pouvons dire que nous recommandons que le gouvernement du Canada se mêle de la question pour mettre un terme à toute cette idiotie. Nous pouvons formuler toutes les recommandations que nous voulons, mais ce ne seront que des recommandations. Toutefois, malgré tous mes efforts, je ne peux voir comment nous, après avoir entendu les témoignages, pouvons nous attendre à ce que les représentants d'une société d'État ou de tout autre organisme du gouvernement du Canada nous donnent quelque assurance que ce soit. Nous n'avons pas encore entendu cela.

Le sénateur Stewart: Oui, mais je crains que cela ne reconforte guère M. Hall et M. Coffin, ce matin.

Le président: D'accord. Quelqu'un d'autre a-t-il une question?

Le sénateur Spivak: J'aimerais que le témoin nous dise s'il est juste de croire que son groupe ne s'inquiète pas tant de la vente, mais qu'il se préoccupe simplement des garanties. Cela représente une approche différente, au regard de l'infrastructure en matière de transport dont nous disposions, au Canada, jusqu'ici. Qu'arrive-t-il si cela n'est pas rentable? Quelle garantie pouvez-vous obtenir d'un exploitant privé, si l'entreprise n'est absolument pas rentable, à moins que le principe sous-jacent soit que le réseau constitue un outil d'expansion économique régional? J'aimerais connaître l'opinion du témoin à ce sujet.

M. Coffin: Nous avons indiqué dans notre mémoire que nous garderons l'esprit ouvert. Nous ne nous opposons aucunement à ce qu'un exploitant privé prenne possession de la voie. L'essentiel de la question, à nos yeux, c'est que nous avons besoin d'un chemin de fer. Notre survie et notre existence même en dépendent. Nous sommes convaincus qu'un exploitant de voie secondaire ou qu'un exploitant privé, peut-être, pourrait administrer le tronçon aussi efficacement, peut-être plus efficacement, que le CN. Toutefois, nous n'avons pas la garantie—et le réconfort qui s'ensuit—que si cet exploitant n'est pas en mesure de l'administrer, la voie ferrée ou les installations nécessaires demeureront en place.

Le sénateur Spivak: Un chemin de fer garanti. Cela est très utile.

M. Coffin: C'est vraiment l'argument que nous essayons de faire valoir.

[Text]

Senator Forrestall: Have you discussed this business of protection with your principal shareholder? Have you had any conversations with the province about comfort?

Mr. Coffin: Not at this point in time.

Senator Forrestall: I hope that you will find it advisable to do so fairly soon. I will just repeat, as much for the record as anything else, that I think it is going to be much easier for you to do business with your owner than with the federal government.

Senator Graham: Mr. Coffin, I am wondering if you have ever tried shipping a 78-foot rail by truck.

Mr. Coffin: Not really. It is certainly not feasible or practical. We have shipped 78-foot rails by water. We continue to ship 78-foot rails by water on the export market with success. We have been very successful along those lines. We certainly require specialized vessels to do that. However, with respect to moving rails in Canada on vessels, there are all kinds of restrictions. First, we are restricted to Canadian flag vessels. To the best of my knowledge there is only one Canadian flag vessel with hatch openings which could handle a 78-foot rail, and that is a small vessel of about 12,000 tonnes. It is just not practical.

Senator Graham: Mr. Chairman, Mr. Coffin has said that rail line is our lifeline. Seventy-eight-foot rail is your lifeline to the future.

Mr. Coffin: That is correct.

Senator Graham: Without the rail line he cannot ship his lifeline product to the domestic market. Is that correct?

Mr. Coffin: That is what it boils down to.

Senator Graham: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Coffin, for a very good submission.

Honourable senators, before we hear the next witness I would like to make a brief comment. Senator Graham asked a question, and both of us were surprised at the answers that he received. In speaking to CN and one of the representatives of the shortlines, the three bidders have been, until now, unable to approach any prospective client or shipper. There was certain information required in the bidding process, which they have now received, and they will obviously be in bed with the shippers from now on. Up until now, it has been disallowed under the bidding process.

We have appearing before us now a representative of the Cape Breton Development Corporation, Mr. Ernest A. Boutilier. You may proceed any way you wish, Mr. Boutilier.

Mr. Ernest A. Boutilier, President and Chief Executive Officer: Thank you, Mr. Chairman and honourable senators, for allowing us to participate in this process. I will certainly be as brief as possible.

We at the Cape Breton Development Corporation have a mandate that we must be self-sufficient within three years.

[Traduction]

Le sénateur Forrestall: Avez-vous discuté de cette question de protection avec votre principal actionnaire? Avez-vous discuté avec les représentants de la province au sujet d'une telle garantie?

M. Coffin: Non, pas encore.

Le sénateur Forrestall: J'espère que vous le ferez bientôt. J'aimerais simplement répéter, pour mémoire entre autres, que je crois qu'il sera beaucoup plus facile pour vous de traiter avec votre propriétaire qu'avec le gouvernement fédéral.

Le sénateur Graham: Monsieur Coffin, je me demande si vous avez déjà essayé d'envoyer un rail de 78 pieds par camion.

M. Coffin: Pas vraiment. Cela n'est certainement pas faisable ni pratique. Nous avons expédié des rails de 78 pieds par bateau. Nous continuons de les expédier par bateau, avec succès, vers les marchés d'exportation. Nous avons connu beaucoup de succès à ce titre. Nous avons certainement besoin de navires spécialisés pour le faire. Toutefois, en ce qui concerne le transport des rails par bateau au Canada, toutes sortes de restrictions se posent. D'abord, nous devons nous en tenir à des navires battant pavillon canadien. Au meilleur de ma connaissance, il n'existe qu'un navire battant pavillon canadien dont l'ouverture du panneau peut accommoder un rail de 78 pieds, et il s'agit d'un petit navire d'environ 12 000 tonnes. Cela n'est simplement pas pratique.

Le sénateur Graham: Monsieur le président, Monsieur Coffin a déclaré que la voie ferrée était vitale. Des rails de 78 pieds sont vitaux pour notre avenir.

M. Coffin: C'est exact.

Le sénateur Graham: Sans chemin de fer, il ne peut expédier ses produits vitaux sur le marché national. Est-ce exact?

M. Coffin: C'est ce que ça revient à dire.

Le sénateur Graham: Merci, Monsieur le président.

Le président: Merci beaucoup, Monsieur Coffin, d'un excellent exposé.

Sénateurs, avant que nous entendions nos prochains témoins, je voudrais faire un bref commentaire. Le sénateur Graham a posé une question, et nous avons été tous deux surpris des réponses qu'il a reçues. En s'adressant au CN et à un des représentants des voies secondaires, les trois soumissionnaires ont été, jusqu'à présent, incapables d'entrer en contact avec le moindre client ou expéditeur potentiel. Certaines informations étaient exigées dans l'appel d'offres, qu'ils ont maintenant reçu, et il est évident qu'ils feront copain-copain avec les expéditeurs à partir de maintenant. Jusqu'à présent, le processus d'appel d'offres ne le permettait pas.

M. Ernest A. Boutilier, représentant de la Société d'expansion du Cap-Breton comparaît maintenant devant nous. Quand vous voudrez, monsieur Boutilier.

M. Ernest A. Boutilier, président-directeur général: Merci Monsieur le président et Messieurs les sénateurs. Je vous remercie de nous permettre de participer à ce processus. J'essayerai d'être aussi bref que possible.

La Société d'expansion du Cap-Breton a un mandat en vertu duquel, d'ici trois ans, nous devrions être autonomes. Au cours

[Text]

Within the past four years, we have brought on a new colliery and presently we are closing our oldest and most cost ineffective colliery.

The net effect of these changes has been a tremendous increase in production, and, at the same time, we have seen a steadying and certainly a loss of potential increase in our present domestic business within Nova Scotia. The result has been an increase in our international shipments to in excess of 50 per cent of our production from approximately 20 per cent.

This particular rail line is our lifeline to the domestic market within Nova Scotia and the immediate areas. If we are to achieve this mandate, we can not suffer any more losses within the domestic marketplace any more than we have incurred to this point in time.

Our main domestic market along this line is Point Tupper, while at the same time where we used to deliver to NSPC Trenton power station, this line allows us to maintain a backup position, and to both power plants it is the most practical way to ship coal.

At the same time, when we look at potential developments within the Nova Scotia marketplace, it appears as though they will occur in the Point Tupper, Port Hawkesbury area. Again, a very practical mode of transportation to get to that location would be the utilization of this line. So it is very important to us in the immediate future, as well for the mid and long term, that this line stay in operation.

We are not here to debate the pros and cons of who should operate the line. We would like to think that CN has done everything in its power to operate the line as effectively as it can before it transfers ownership. We would like to see a competitive situation in terms of freight rates for that line, but, again, our concern is the ongoing, continued, long-term operation of the line. We consider it extremely important to our present business plan.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Boutilier. You have introduced a phrase we have not heard before. We have been talking about guarantees, but you use the phrase "appropriate safeguards", which is a nice, moderate word that we might get our teeth into.

Senator Graham: I wish to ask Mr. Boutilier what those safeguards might be, but I will come to that.

First, I want to welcome you, Mr. Boutilier, as a fellow Cape Bretoner and as a person who was associated with a corporation I had an association with in the very beginning of its birth, for better or for worse.

I want to refer to testimony that we received on Thursday from the United Transportation Union. I am referring to page 12 of their brief, and I will read the relevant paragraph. It says:

[Traduction]

des quatre dernières années, nous avons ouvert un nouveau charbonnage, et, en ce moment, nous sommes en train de fermer le plus vieux et le moins rentable de nos charbonnages.

L'effet net de ces changements a été une augmentation très importante de la production, et, au même moment, nous avons assisté à une stabilisation et certainement à une perte du potentiel d'augmentation de nos échanges commerciaux actuels à l'intérieur de la Nouvelle-Écosse. Le résultat a été une augmentation de nos expéditions internationales, qui dépassent maintenant 50 p. 100 de notre production contre environ 20 p. 100 auparavant.

Cette voie de chemin de fer particulière est la jugulaire qui nous relie au marché intérieur de la Nouvelle-Écosse et aux régions avoisinantes. Si nous voulons respecter notre mandat, nous ne pouvons plus subir d'autres pertes sur le marché intérieur.

Notre marché intérieur principal le long de cette voie est Point Tupper, alors que, là où nous avions l'habitude de livrer à la centrale Trenton de la NSPC, cette voie nous permet de maintenir une position de repli, et pour les deux centrales, c'est la manière la plus pratique d'acheminer du charbon.

En même temps, quand nous examinons l'évolution possible de la situation sur le marché de la Nouvelle-Écosse, il semble que les changements se produisent dans la région de Point Tupper et de Port Hawkesbury. Encore une fois, un moyen de transport très pratique pour aller à cet endroit serait d'emprunter cette voie. Il est par conséquent très important pour nous dans l'avenir immédiat, aussi bien qu'à moyen et à long terme, que cette voie demeure en exploitation.

Nous ne sommes pas ici pour discuter des avantages et des inconvénients des exploitants éventuels de la voie. Nous aimerions croire que le CN a fait tout ce qui était en son pouvoir pour exploiter la voie aussi efficacement que possible avant d'en transférer la propriété. Nous aimerions voir une situation de concurrence quant aux tarifs de fret pour cette voie, mais, encore une fois, notre préoccupation est la poursuite de l'exploitation, en permanence, de la voie. Nous considérons que c'est extrêmement important pour notre plan d'affaires actuel.

Le président: Merci beaucoup Monsieur Boutilier. Vous avez introduit une nouvelle expression, que nous n'avions pas encore entendue. Nous avons parlé de garanties, mais vous utilisez l'expression «mesures de protection appropriées», ce qui est une expression agréable et modérée que nous pourrions utiliser.

Le sénateur Graham: J'aimerais demander à M. Boutilier quelles pourraient être ces mesures de protection, mais j'y reviendrai plus tard.

D'abord, j'aimerais vous souhaiter la bienvenue, Monsieur Boutilier, en tant que compatriote du Cap-Breton et en tant que personne associée à une société à laquelle j'ai moi-même été associé à ses tout débuts, pour le meilleur et pour le pire.

J'aimerais faire référence au témoignage que nous avons reçu jeudi des Travailleurs unis des transports. Je fais référence à la page 12 de leur mémoire, et je vais lire le paragraphe pertinent. Il dit:

[Text]

Consider for example the case of the Cape Breton Development Corporation located at Sydney, Nova Scotia, tendering out a contract to haul coal from Sydney to Port Hawkesbury into the Nova Scotia Power Corporation. Management of Canadian National Railways did not even submit a bid for the contract. This is in spite of the deadline being extended for further bids and a special request from the provincial government for a bid from Canadian National Railways.

Then it says:

Another example occurred when management of the gypsum plant at Sugar Camp in Port Hawkesbury was considering the installation of a track into the plant.

I do not recall what year that was, but my understanding is that CN indeed has the contract to deliver DEVCO coal to the Nova Scotia power plant in Point Tupper; is that not correct?

Mr. Boutilier: Yes, that is correct.

Senator Graham: Do you recall any of the discussions about this particular situation?

Mr. Boutilier: No, I was not with the corporation at that time. The only comment I could offer is that when it comes to rail transportation, normally DEVCO and CN meet and negotiate and discuss an appropriate rate. We often go to tender for trucking and delivery of coal by water, but normally it is a process of negotiation with CN.

Senator Graham: Well, we will explore that when CN comes back, hopefully.

In the second last paragraph of your brief you say, "The rail link should therefore be maintained on an ongoing basis with appropriate safeguards." From DEVCO's point of view, what would those safeguards be?

Mr. Boutilier: As business goes through the normal cycles, you get your good times and your bad times. I guess we have a better degree of comfort with a company like CN, that it is better able to weather the bad times and stay with an operation such as the Sydney to Truro line than, say, a private owner could. Depending upon the terms and conditions of the sale, if it were sold, for instance, for no more than recovered scrap value, I get a little worried about how long a private operator would or could stay with the good and the bad times. Perhaps the line could be leased to a private operator if it was deemed that it should not be operated by CN, and if that operator were to discontinue the operation, at least there would be the ability to resurrect a railway operation on that line.

Senator Graham: Do you know anything about prospective buyers?

Mr. Boutilier: No, I do not.

[Traduction]

Prenez par exemple le cas de la Société d'expansion du Cap-Breton, située à Sydney, Nouvelle-Écosse, faisant un appel d'offres pour un contrat de transport de charbon de Sydney à Port Hawkesbury pour la Nova Scotia Power Corporation. La direction de la Compagnie de chemins de fer nationaux du Canada n'a même pas présenté d'offre pour le contrat. Et, cela malgré un report de la date limite pour permettre le dépôt d'offres supplémentaires et une requête spéciale du gouvernement provincial pour permettre une offre de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada.

Ensuite, il dit:

Un autre exemple s'est produit quand la direction de l'usine de gypse de Sugar Camp à Port Hawkesbury a envisagé l'installation d'une voie jusqu'à l'usine.

Je ne me souviens pas en quelle année c'était, mais j'ai cru comprendre que le CN détient effectivement le contrat pour livrer le charbon de la Devco à la centrale de Point Tupper en Nouvelle-Écosse; n'est-ce pas vrai?

M. Boutilier: Oui c'est vrai.

Le sénateur Graham: Vous souvenez-vous des discussions concernant cette situation particulière?

M. Boutilier: Non, je ne travaillais pas pour la société à cette époque. Tout ce que je peux dire c'est que, quand il s'agit de transport ferroviaire, normalement, la Devco et le CN se rencontrent et négocient et discutent d'un tarif approprié. Nous effectuons souvent des appels d'offres pour le camionnage et la livraison de charbon par bateau, mais normalement, il y a un processus de négociation avec le CN.

Le sénateur Graham: Eh bien, nous approfondirons cette question quand, je l'espère, le représentant du CN reviendra.

Dans votre avant-dernier paragraphe, vous dites: «La liaison par chemin de fer devrait par conséquent être maintenue en permanence avec des mesures de protection appropriées.» Du point de vue de la Devco, quelles devraient être ces mesures de protection?

M. Boutilier: Les affaires traversent des cycles normaux, avec de bonnes périodes et de mauvaises périodes. Je pense que nous nous sentirions mieux avec une société comme le CN, qui est capable de traverser sans mal les mauvaises périodes et de maintenir une exploitation comme la voie de Sydney à Truro beaucoup mieux que, par exemple, un propriétaire privé ne pourrait le faire. Je pense que, selon les termes et les conditions de la vente, si la voie était vendue, par exemple, pour un montant n'excédant pas la valeur au rebut récupérée, j'éprouverais certaines craintes quant au temps durant lequel une société pourrait traverser les bonnes et les mauvaises périodes, je veux dire un exploitant privé. La voie pourrait peut-être être louée à un exploitant si on jugeait qu'elle ne devrait pas, en fait, être exploitée par le CN, et si un tel exploitant devait interrompre l'exploitation, il existerait au moins une possibilité de remettre en place le transport ferroviaire sur cette voie.

Le sénateur Graham: Avez-vous des informations concernant des acheteurs potentiels?

M. Boutilier: Non, je n'en ai pas.

[Text]

Senator Graham: You have a fairly substantial rail line yourself, which you operate within what might be termed the "immediate precincts" of the corporation. I think, Mr. Chairman, you referred on Thursday to the old S and L. Much of the old S and L has been dismantled, but more has been built by DEVCO to transport its coal to the coal wash plant and to prepare it for transport elsewhere. Can you tell us about the operation and the size of it? For instance, how many locomotives do you have? How much rolling stock do you have? What type of a line do you have, and where does it run?

Mr. Boutilier: We have approximately 150 kilometres of track; 13 locomotives; approximately 500 pieces of rolling stock; 150 employees; an annual operating budget of about \$11 million, and we move about 7 million tonnes of product.

Senator Graham: To?

Mr. Boutilier: Within the corporation and to our customers, down to our shipping pier, from the collieries to our processing plants.

Senator Graham: If you transport by CN, you take it to the Sydney rail assembly line?

Mr. Boutilier: We take it to a CN siding in Sydney, yes.

Senator Graham: If you are shipping it by boat, you just take it down—

Mr. Boutilier: Down to our own pier.

Senator Graham: ... to your own pier. What would your inventory be worth?

Mr. Boutilier: Our investment in that operation?

Senator Graham: The investment in the total rail line and its associated facilities?

Mr. Boutilier: The total investment is in excess of \$80 million, when you look at our repair facilities, the repair equipment, the locomotives, the rolling stock, the track, and so on. The total investment is slightly in excess of \$80 million.

Senator Graham: Has it ever occurred to you that you might be able to operate that rail line?

Mr. Boutilier: Yes, we have discussed that possibility.

Senator Graham: You have just discussed it within the corporation?

Mr. Boutilier: Within the corporation, and as well I have talked to Mr. Lawless of CN.

Senator Graham: What was his response to that?

Mr. Boutilier: He was interested, but the process had already begun in terms of looking for someone to buy it. At that time, DEVCO had the option of pursuing the purchase of that line.

Senator Graham: Would you be constrained by the fact that you have had to submit your three-year operating plan to the government? What would that do to your operating plan?

[Traduction]

Le sénateur Graham: Vous avez vous-même une voie de chemin de fer assez importante, que vous exploitez dans ce que nous pourrions appeler «les environs immédiats» de la société. Je pense, Monsieur le président, que vous avez fait référence jeudi à la vieille S & L. Une grande partie de la vieille S & L, a été démantelée, mais la Devco a développé le reste pour transporter son charbon au lavoir et pour le préparer au transport vers d'autres destinations. Pouvez-vous nous parler de l'exploitation et de sa taille? Par exemple, combien de locomotives avez-vous? Quelle quantité de matériel roulant avez-vous? Quel type de voie avez-vous, et où va-t-elle?

M. Boutilier: Nous avons environ 150 kilomètres de voie ferrée, 13 locomotives, environ 500 wagons, 150 employés, un budget annuel d'exploitation d'environ 11 millions de dollars par an, et nous transportons environ 7 millions de tonnes de produits.

Le sénateur Graham: Vers?

M. Boutilier: Au sein de la société et vers nos clients, à notre quai d'embarquement, des charbonnages à nos usines de traitement.

Le sénateur Graham: Si vos produits sont transportés par le CN, vous les livrez à la gare de triage de Sydney?

M. Boutilier: Nous les livrons à un quai du CN à Sydney, oui.

Le sénateur Graham: Si vous l'envoyez par bateau, bien sûr vous vous contentez de le transporter—

M. Boutilier: À notre propre quai.

Le sénateur Graham: ... à votre propre quai. Quelle pourrait être la valeur de vos stocks?

M. Boutilier: Notre investissement dans cette exploitation?

Le sénateur Graham: L'investissement total pour la voie de chemin de fer et les installations connexes?

M. Boutilier: L'investissement total dépasse 80 millions de dollars, si vous comptez nos installations de réparation, l'équipement de réparation, les locomotives, le matériel roulant, les rails et ainsi de suite. Il dépasse légèrement 80 millions de dollars.

Le sénateur Graham: Avez-vous déjà pensé que vous pourriez être capable d'exploiter cette voie de chemin de fer?

M. Boutilier: Oui, nous avons discuté de cette possibilité.

Le sénateur Graham: Venez-vous d'en discuter au sein de la société?

M. Boutilier: Au sein de la société, et j'en ai également parlé à M. Lawless, du CN.

Le sénateur Graham: Qu'a-t-il répondu à cela?

M. Boutilier: Il a montré un certain intérêt, mais la recherche d'un acheteur potentiel avait déjà commencé. À l'époque, la Devco avait le choix d'envisager l'achat de cette voie.

Le sénateur Graham: Le fait que vous ayez dû soumettre votre plan triennal d'exploitation au gouvernement constituait-il une contrainte? Quel effet cela aurait-il eu sur votre plan d'entreprise?

[Text]

Mr. Boutilier: We were not able to fit any sort of a purchase amount into our present business plan for that line without jeopardizing vital parts of our operation.

Senator Graham: Given the restraints and the constraints imposed by the government and the deadlines and the forecasts that they asked from your corporation—not that the government was wrong to do this—you did not think it would be wise at this particular time to distract yourselves from your objective of getting that plan completed and accepted?

Mr. Boutilier: No. We could not fit that type of purchase into our present business plan. As well, if someone were to buy it, or if CN were to continue to operate it we would continue to be quite happy with the service. If there was a way to maintain it without creating an additional investment for DEVCO, we would accept that.

Senator Graham: One thing I did not ask, Mr. Boutilier, was what kind of repair shops or maintenance facilities do you have?

Mr. Boutilier: We have excellent facilities, fine, modern facilities. In fact, most of our facilities, including the locomotives, rolling stock, are less than 10 years old.

Senator Graham: Would you call them state of the art?

Mr. Boutilier: I am not a railroad-experienced person, but they are very good pieces of equipment.

Senator Graham: I have two more questions, Mr. Chairman, because Mr. Boutilier is in the coal business, and there are two coal-related developments which are on the horizon for eastern Nova Scotia, particularly in the Strait of Canso area. One is Synfuels and one is a world-scale coking plant. Can you enlighten us on those possibilities and give us your views, because there is a relationship between that potential production of coal and the transportation of coal from your mines to those sites in the Strait of Canso area?

Mr. Boutilier: We are in close contact with both of those operators, and the potential of those projects is for a coal requirement from us close to a million tonnes a year. Certainly, rail could play a major role in getting coal down to Point Tupper. There is the option of water, but you would look at both, depending upon the costs.

Senator Graham: Someone used the expression “the comfort zone.” Would you prefer to put your money on CN than a private-line operator at the present time?

Mr. Boutilier: All the users on the line are going through difficult periods. While I think there is great potential, and I can speak specifically for DEVCO and SYSCO as well, which I am familiar with, I want to have the confidence that whoever operates that line has the ability to stay with it for the long term and not quickly get rid of it or operate it in such a way that it would impede a good, efficient delivery of coal from our

[Traduction]

M. Boutilier: Nous étions incapable de prévoir la moindre somme d'argent dans notre plan d'entreprise actuel pour cette voie sans mettre en danger des parties vitales de notre exploitation.

Le sénateur Graham: Étant donné les limites et les contraintes imposées par le gouvernement et par les échéances, non pas que le gouvernement ait eu tort en cela, mais les échéances et les prévisions qu'ils demandaient de votre société, vous ne pensiez pas qu'il aurait été sage à ce moment particulier de vous détourner de votre objectif pour compléter ce plan et le faire accepter?

M. Boutilier: Non, nous ne pouvions pas intégrer ce genre d'achat dans notre plan d'affaires actuel. De plus, si quelqu'un devait acheter cette voie, ou si le CN devait continuer à l'exploiter efficacement, nous serions parfaitement contents de la continuation du service actuel, et s'il existait une manière de maintenir ce service sans un investissement supplémentaire pour le Devco, nous accepterions cette solution.

Le sénateur Graham: Une question que je n'ai pas posée, Monsieur Boutilier, était de savoir de quel genre d'ateliers de réparation ou d'installations d'entretien vous disposez?

M. Boutilier: Nous avons d'excellentes installations, très modernes. En fait, la plupart de nos installations, y compris les locomotives et le matériel roulant ont au moins 10 ans d'âge.

Le sénateur Graham: Diriez-vous que ces installations sont à la fine pointe de la technologie?

M. Boutilier: Je ne suis pas un expert des chemins de fer, mais il s'agit d'un excellent équipement.

Le sénateur Graham: J'ai encore deux questions, Monsieur le président, parce que M. Boutilier est dans le commerce du charbon, et il y a deux faits nouveaux reliés au charbon qui pointent à l'horizon pour l'est de la Nouvelle-Écosse, particulièrement dans la région du détroit de Canso. L'un d'eux est l'usine Synfuels et l'autre est une cokerie de classe mondiale. Pouvez-vous nous éclairer quant à ces possibilités et nous donner votre point de vue, parce qu'il y a une relation entre cette production potentielle de charbon et le transport du charbon de vos mines jusqu'à ces sites dans la région du détroit de Canso.

M. Boutilier: Nous sommes en contact étroit avec ces deux exploitants, et le potentiel de ces projets quant à leurs besoins en charbon que nous pourrions fournir approche le million de tonnes par an. La voie ferrée pourrait certainement jouer un rôle majeur dans le transport du charbon vers Point Tupper. Le transport par bateau est possible, mais il faudrait examiner les deux possibilités, du point de vue des coûts.

Le sénateur Graham: Quelqu'un a employé l'expression «zone de sécurité». Préférez-vous parier sur le CN plutôt que sur un exploitant privé à l'heure actuelle?

M. Boutilier: Quand on regarde les utilisateurs de la voie, nous traversons tous des périodes difficiles. Bien que je pense qu'il existe un grand potentiel, et je peux parler précisément pour la Devco et la Sysco, qui sont des compagnies avec lesquelles je suis familiarisé, je veux avoir l'impression que quiconque exploite cette voie aura la capacité de le faire à long terme et ne s'en débarrassera rapidement ou ne l'exploitera pas

[Text]

end. Certainly with CN, we have had that. We have had good service.

Perhaps we could get a lower cost with an outside operator. I am not sure. I think, yes, if we had our choice right now, we would perhaps go with CN.

Senator Graham: Just as a footnote, you should know that before Mr. Boutilier became President of DEVCO he was President of SYSCO, the Sydney Steel Corporation. He is also the father of Paul Boutilier, who, in the halcyon days of the New York Islanders when they were winning Stanley Cups, was a star of that team.

The Chairman: A sportscast in the middle of our hearing!

Just to clarify, you are the only shipper we have met who is in the railway business. There have been many raised eyebrows about the fact that all the bidders for this line appear to be American. Questions have been asked as to why we don't have a made-in-Canada solution. Did you sit down with CN to discuss taking this over yourself, buying the railway?

Mr. Boutilier: No, we did not sit down with CN to discuss that.

The Chairman: What did you discuss with CN?

Mr. Boutilier: I explained to Mr. Lawless was our very difficult financial situation. He was obviously well aware of our operating a rail line. I told him that we were very interested in the ongoing operation of the line but we were not in a position to put in a bid to buy it. I said that if he was unsuccessful in finding an appropriate buyer, we would be interested in sitting down and talking to him about the possibility of DEVCO operating the line.

Senator Stewart: Mr. Boutilier, would you tell us who owns DEVCO, just a thumbnail description of your corporate nature?

Mr. Boutilier: We are a federal crown corporation, and have been since 1967. We were originally formed to phase out the coal business and offset the loss of employment with development of other jobs. Two years ago the development arm was removed from DEVCO. We became, essentially, a coal producer, and the mandate was certainly much different to the one that was originally put in place. It was one of operating efficiently and effectively, becoming self-sufficient within five years. We are already two years into that plan.

Senator Stewart: There is no provincial involvement in your corporate entity?

Mr. Boutilier: No, other than the fact that I believe the provincial government can recommend to the federal minister possible appointees to the board of directors.

Senator Graham: Two.

Mr. Boutilier: Two?

[Traduction]

d'une manière qui fera obstacle à une livraison efficace de charbon à partir de chez nous. C'est ce que nous avons eu avec le CN. Nous avons eu un bon service.

Nous pourrions peut-être obtenir des coûts moindres avec un exploitant externe. Je n'en suis pas sûr. Je pense que, si nous pouvions choisir dès maintenant, oui, il est possible que nous choisissons le CN.

Le sénateur Graham: Juste en passant, vous devez savoir que M. Boutilier n'est pas seulement le président de la Devco, il a été, avant cela, le président de la Sysco, la Sydney Steel Corporation, et qu'il est également le père d'une vedette du hockey, Paul Boutilier, qui, dans les beaux jours des Islanders de New York, lorsqu'ils gagnaient des Coupes Stanley, était une vedette de cette équipe.

Le président: C'était les nouvelles du sport au beau milieu de notre audience.

À titre de précision, vous êtes le seul expéditeur que nous ayons rencontré qui travaille dans les chemins de fer. Le fait que toutes les soumissions pour cette voie semblent venir des États-Unis en a surpris plus d'un. On a demandé pourquoi nous n'avons pas de solution toute canadienne. Avez-vous pris le temps de discuter avec le CN de la reprise par vous-même, de l'achat de la voie?

M. Boutilier: Non, nous n'avons pas discuté de cela avec le CN.

Le président: De quoi avez-vous parlé avec le CN?

M. Boutilier: Je suppose que mon message à M. Lawless était — j'ai expliqué notre situation financière très difficile. Il est évident qu'il était au courant du fait que nous exploitons une voie de chemin de fer. Je lui ai dit que nous étions intéressés à ce que l'exploitation de la voie continue, et, bien que nous ne soyons pas en position de faire une offre pour acheter la voie, s'il ne réussissait pas à trouver un acheteur approprié, que nous serions alors intéressés à le rencontrer et à parler avec lui de la possibilité pour la Devco d'exploiter la voie.

Le sénateur Stewart: Je me demande si M. Boutilier pourrait nous dire qui est le propriétaire de la Devco, une simple description approximative de la nature de votre société?

M. Boutilier: Nous sommes une société d'État fédérale, le sommes depuis 1967, créée à l'origine pour éliminer graduellement l'industrie du charbon et compenser les pertes d'emplois par la création d'emplois nouveaux. Il y a deux ans, le secteur création d'emplois a été retiré à la Devco. Nous sommes devenus, essentiellement, un producteur de charbon, et le mandat était tout à fait différent de celui qui était le nôtre au début. Le mandat actuel prévoit une exploitation efficace et efficiente et l'autonomie dans les cinq ans. Il y a déjà deux ans que ce plan est en place.

Le sénateur Stewart: N'y a-t-il aucune participation provinciale à votre société?

M. Boutilier: Non, à part le fait que, je crois, le gouvernement provincial peut recommander au ministre fédéral des nominations à notre conseil d'administration.

Le sénateur Graham: Deux.

M. Boutilier: Deux?

[Text]

Senator Stewart: I ask that question, Mr. Chairman, because of your question. If DEVCO were to become the operator, it would be one federal corporation taking over from another.

The second question is very different. In your written submission you describe the coal shipments via Canadian National Railway in a three-year period. You say that in 1991 you carried some 318,375 metric tonnes to Point Tupper and 248,619 metric tonnes to Trenton. As I understand the testimony that we had here last Thursday, the requirements of the Nova Scotia Power Corporation for Cape Breton coal will decline by reason of the Westray Development.

Using that 248.619 as a working figure, by what percentage do you expect the Westray Mine to decrease the sale of coal to the Power Corporation Plant at Trenton?

Mr. Boutilier: By 100 per cent.

Senator Stewart: When Mr. Streach attended here on Thursday he said something about other new coal requirements in the Trenton area, and I gathered from him that these would not be met from Westray; in other words, there might be a new requirement for Cape Breton coal in the Trenton area. Do you know anything about that?

Mr. Boutilier: No.

Senator Stewart: How many tonnes do you move west of Trenton now by CN?

Mr. Boutilier: Less than 100,000 tonnes.

Senator Stewart: So right now you are selling more coal west of the Causeway than you are at Point Tupper and Port Hawkesbury, combining the Trenton sale and the 100,000 tonnes.

Mr. Boutilier: Yes. The Trenton business ended in December of last year.

Senator Stewart: It is over, all right. I am asking that question because conceivably with the prospective developments that have been mentioned in the Strait of Canso area, DEVCO might say, "Listen, we are interested in part of that line, namely, Sydney to Port Hawkesbury."

There has been much talk about getting around the problem of a private operator running into trouble or losing interest for one reason or another in the Truro to Sydney line by leasing the rails, the line, and so on. Assuming that that approach were to be adopted, one method would be for the Government of Canada to transfer title to the Government of Nova Scotia, which in turn would lease to a private entrepreneur. The other method would be for the Government of Canada to retain title and lease. This may be an unfair question because it comes without notice, but of those two alternatives which do you think would be preferable from the viewpoint of DEVCO?

[Traduction]

Le sénateur Stewart: Je pose cette question, Monsieur le président, à cause de votre question. Si la Devco devait devenir l'exploitant, il s'agirait d'une société d'État fédérale qui en absorberait une autre.

La deuxième question est très différente. Dans votre présentation écrite, vous décrivez les envois de charbon par l'entremise de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada au cours d'une période de trois ans. En 1991, vous dites que vous avez transporté environ 318 375 tonnes métriques à Point Tupper et que vous avez transporté 248 619 tonnes métriques à Trenton. Si je comprends bien, d'après le témoignage que nous avons entendu ici jeudi dernier, les besoins de la Nova Scotia Power Corporation en ce qui concerne le charbon du Cap-Breton diminueront en raison de ce qui se passe à la Westray.

Si l'on prend ces 248,6 tonnes métriques comme quantité de base, à quel pourcentage correspondrait la diminution de la quantité de charbon que la mine de Westray vend à l'usine de Power Corporation, à Trenton?

M. Boutilier: À 100 p. 100.

Le sénateur Stewart: Durant son témoignage jeudi dernier, M. Streach a mentionné de nouveaux besoins en charbon dans la région de Trenton—et il a dit que cette région n'était pas—d'après lui, la Westray ne répondra pas à ces besoins. En d'autres termes, il y aurait peut-être une nouvelle demande pour le charbon du Cap-Breton dans la région de Trenton. Savez-vous quelque chose à ce sujet?

M. Boutilier: Non.

Le sénateur Stewart: Combien de tonnes expédiez-vous actuellement par le CN à l'ouest de Trenton?

M. Boutilier: Moins de 100 000 tonnes.

Le sénateur Stewart: Cela veut donc dire que vous vendez en ce moment plus de charbon à l'ouest du pont-jetée que vous ne le faites à Point Tupper et à Port Hawkesbury, si on tient compte à la fois des ventes à Trenton et de ces 100 000 tonnes.

M. Boutilier: Oui. On a cessé de vendre à Trenton en décembre de l'année dernière.

Le sénateur Stewart: C'est fini, très bien. Je vous pose la question parce qu'il est probable que, en raison des faits nouveaux dont on a fait mention—c'est-à-dire les perspectives dans la région du détroit de Canso, il est probable donc que la Devco manifeste un intérêt envers une partie de cette voie, en l'occurrence le tronçon reliant Sydney à Port Hawkesbury.

On a beaucoup parlé de trouver une solution aux problèmes pouvant surgir si un exploitant privé éprouvait des difficultés ou se désintéressait, pour quelque raison que ce soit, du tronçon entre Truro et Sydney, louant par conséquent les rails, la voie, et tout le reste. Si cela arrivait, le gouvernement du Canada pourrait transférer les titres au gouvernement de la Nouvelle-Écosse, qui à son tour concluerait une location à long terme avec un entrepreneur privé. L'autre solution serait que le gouvernement du Canada conserve les titres et se charge de la location. La question que je vais vous poser est peut-être injuste parce qu'elle vous prend au dépourvu, mais laquelle de

[Text]

Mr. Boutilier: Given the fact that we are a federal Crown agency, immediately I would have to say leasing from the federal government.

Senator Stewart: My problem now is this: CN now owns and operates the line. We then go through this privatization operation, but using a lease. That tactic fails and then the prospect is open for a new federal corporation, for example, CN Rail Truro to Sydney Limited, or something. We are back, then, to where we started from if we go that route. But if the provincial route were to be taken it could be described as a new beginning, at least in this century.

You seem to be testifying, Mr. Boutilier, that if the eventual outcome is abandonment, the coal will have to be moved from your wharves at or near Sydney to Point Tupper or Port Hawkesbury by water. You would not consider trucking.

Mr. Boutilier: Trucking is an option but it has its problems and its difficulties. We have trucked to Point Tupper, but only under emergency situations. I should also add that the Cape Breton Development Corporation invested \$2 million in 1987 in facilities at the Point Tupper plant to receive coal by rail. So we have an investment in the continuance of that rail line into that Point Tupper NSPC Power Plant.

Senator Stewart: What facilities are there at Point Tupper or Port Hawkesbury for receiving coal by water? You have a market there now. You mentioned that there was a prospect of two new operators buying about 1 million tonnes a year. What facilities are there for off-loading that coal from water carriers?

Mr. Boutilier: Presently there is not a good infrastructure there. There would be if and when those other two potential operations begin. You can unload, but you have to unload and truck to the Point Tupper power station, which is very expensive.

Senator Spivak: There is something curious about a situation where you have at least three Crown corporations here: your own, SYSCO, and the Nova Scotia Power Corporation, all of which are not exactly self-sufficient. I am not sure about the Nova Scotia Power Corporation, but you say that you are to fulfill your corporate mandates of self-sufficiency by 1995, which means that you are not self-sufficient at the moment.

Mr. Boutilier: That is correct.

Senator Spivak: And you are looking at a rail link, which you say is critical. Somehow the policy is that that must become self-sufficient or privatized, but that is not what is

[Traduction]

ces deux possibilités serait selon vous préférable du point de vue de la Devco?

M. Boutilier: Étant donné que nous sommes une société de la Couronne, je dirais sans hésiter que ce serait de louer du gouvernement fédéral.

Le sénateur Stewart: Voici ce qui me préoccupe: à l'heure actuelle, le CN est propriétaire du tronçon et l'exploite lui-même. Supposons que la privatisation se fasse, mais par une location. L'opération se solde par un échec qui laisse la place à la création d'une nouvelle société fédérale, par exemple, la «CN-Truro-Sydney Limitée», ou quelque chose du genre. Si on optait pour cette solution, un tel dénouement nous ramènerait au point de départ. Par contre, si on choisissait celle que propose le provincial, cela pourrait être le commencement d'une ère nouvelle, pour notre siècle du moins.

Votre témoignage, Monsieur Boutilier, laisse croire que si on aboutit éventuellement à un abandon, le charbon devra être transporté de vos quais, situés à Sydney ou dans les environs, jusqu'à Point Tupper ou Point Hawkesbury par voie maritime. Vous ne retenez donc pas la possibilité du transport par camion.

M. Boutilier: Ce mode de transport est une possibilité, mais il comporte des problèmes particuliers. Nous avons déjà utilisé le transport par camion jusqu'à Point Tupper, mais seulement dans des situations d'urgence. Il faudrait aussi ajouter que, en 1987, la Société d'expansion du Cap-Breton a investi deux millions de dollars dans des installations à l'usine de Point Tupper afin de pouvoir recevoir le charbon par train. Le prolongement de cette voie ferrée jusque dans la centrale d'énergie de la NSPC de Point Tupper constitue pour nous un investissement.

Le sénateur Stewart: À Point Tupper ou à Port Hawkesbury, quelles sont les installations qui permettent de recevoir le charbon par voie maritime? Il existe maintenant un marché là-bas. Vous avez dit qu'il y avait deux acheteurs éventuels qui pourraient acheter environ un million de tonnes par année. Y a-t-il des installations qui permettent de décharger le charbon des cargos?

M. Boutilier: Il n'y a pas à l'heure actuelle l'infrastructure nécessaire. Elle pourrait cependant être mise en place lorsque les deux nouvelles entreprises ouvriraient leurs portes, si jamais cela se produisait. En ce moment, on peut décharger la marchandise, mais il faut ensuite la transporter par camion jusqu'à la centrale d'énergie de Point Tupper, ce qui coûte très cher.

Le sénateur Spivak: Cette situation a quelque chose de curieux. Il y a au moins trois sociétés de la Couronne en cause ici: la vôtre, la Sysco et la Nova Scotia Power Corporation. Aucune des trois n'est vraiment autosuffisante. En ce qui concerne la Nova Scotia Power Corporation, je ne suis pas sûr, mais quant à vous, vous dites que vous pourriez atteindre d'ici 1995 les objectifs d'autosuffisance qu'on vous a fixés, ce qui veut dire qu'en ce moment, vous n'êtes pas autosuffisant.

M. Boutilier: C'est exact.

Le sénateur Spivak: Et vous vous intéressez à un lien ferroviaire qui, selon vous, revêt une importance capitale. D'une certaine façon, il ressort de la politique qu'il faut que ça devienne autosuffisant ou que ce soit privatisé, mais cela ne

[Text]

applied to your corporation. What if you do not become self-sufficient by 1995?

Mr. Boutilier: I don't even want to think about it.

Senator Spivak: Will they privatize your corporation?

Mr. Boutilier: I will be out of work.

Senator Spivak: Are you concerned that if the rail link is privatized it may affect your economic self-sufficiency or viability because rates may go up, or is that not part of your concern?

Mr. Boutilier: Yes, it is part of our concern. I don't know enough about the operation of that line to voice an informed opinion, but, in listening to CN and what I hear from various other sources, it is possible that the freight rates might come down with a private operator. That would help us.

Senator Spivak: You think that is as big a possibility as the freight rates going up?

Mr. Boutilier: I do not know. I really do not have enough information in terms of the volume and what might happen over a period of time.

Senator Spivak: Okay. As a person who has run two Crown corporations, what is your opinion of the philosophy behind an essential rail link backed by government guarantee? As has been pointed out here, the only way that you could guarantee that rail remains as an instrument of economic development is through government intervention. What is your view of this? Is it an important matter? Is it something that government policy should entail? What is your view?

Mr. Boutilier: I would hope that the government would look at the effects upon the businesses along that line and, in the process of making the decision, incorporate that into the evaluation. For Sydney Steel that line is very critical and for DEVCO it is extremely important. I imagine that Stora said the same thing earlier this morning, and there are other people along that line. I would broaden the outlook if I were making the evaluation as to the economics of the line. There is not much point to investing a lot of money SYSCO and DEVCO if there is no rail line there to move the end products.

Senator Spivak: Is your answer "yes" from a business point of view? Is that your answer?

Mr. Boutilier: I am not opposed to privatization and operating things most effectively. In fact, from what I hear, that line could perhaps operate more effectively to the benefit of both the owners and the users of the line. That is perhaps what will happen in the short-term, but my main concern is that the businesses on that line are very cyclical and whoever takes over the line will perhaps go through some difficult times. As long as it is operated in that light and with someone who envisages doing that, that is fine with us.

Senator Spivak: But with the guarantee that the rail line will remain. That is the essence of the question, regardless of whether it is privatized or not.

[Traduction]

s'applique pas à votre société. Et si vous deveniez autosuffisant d'ici 1995?

M. Boutilier: Je ne veux même pas y penser.

Le sénateur Spivak: Est-ce qu'on privatisera votre société?

M. Boutilier: Je n'aurai plus de travail.

Le sénateur Spivak: Est-ce que la possibilité de répercussions sur votre autosuffisance économique ou votre viabilité en cas de privatisation vous inquiète parce que les tarifs risquent de monter, ou cela ne fait-il pas partie de vos préoccupations?

M. Boutilier: Oui, cela nous préoccupe. Je ne suis pas assez au courant de l'exploitation de ce tronçon pour parler en connaissance de cause, mais aux dires du CN et de diverses autres sources, il est possible que les tarifs de fret baissent s'il y a une privatisation. Cela nous aiderait.

Le sénateur Spivak: Vous croyez qu'il y a autant de risque c'est-à-dire une augmentation des tarifs de fret?

M. Boutilier: Je ne sais pas. Je ne suis vraiment pas assez informé quant au volume et quant à ce qui pourrait arriver après un certain temps.

Le sénateur Spivak: D'accord. En tant qu'administrateur de deux sociétés de la Couronne, que pensez-vous du principe d'un lien ferroviaire essentiel dont l'exploitation serait appuyée par des garanties du gouvernement? Comme on l'a déjà dit, la seule façon d'assurer le maintien de cette voie en tant qu'instrument d'expansion économique serait une intervention du gouvernement. Quelle est votre opinion à ce sujet? S'agit-il d'une question importante? Devrait-elle être incluse dans la politique gouvernementale? Qu'en pensez-vous?

M. Boutilier: J'aimerais que le gouvernement examine les effets sur les entreprises situées le long de cette voie et qu'on en tienne compte dans l'évaluation qui fera partie du processus de prise de décisions. Pour la Sydney Steel, cette voie revêt une importance capitale, et pour la Devco, elle est extrêmement importante. Je suppose que la Stora a dit la même chose plus tôt ce matin et que d'autres entreprises le long de cette voie pourraient en faire autant. J'élargirais la perspective si je faisais une évaluation de la voie sur le plan économique. Cela ne vaut pas vraiment la peine d'investir beaucoup d'argent dans la Sysco et la Devco si on ne peut compter sur une voie ferrée pour transporter les produits finis.

Le sénateur Spivak: Du point de vue commercial, est-ce que votre réponse est "oui"? Est-ce que c'est votre réponse?

M. Boutilier: Je ne suis pas contre une privatisation, ni contre une exploitation plus efficace. En fait, d'après ce que j'ai entendu dire, on pourrait peut-être exploiter cette voie plus efficacement. Est-ce que les propriétaires et les usagers en profiteraient? À court terme, peut-être, mais je me demande si le commerce le long de cette voie n'est pas très cyclique et si quelque reprendra l'exploitation de cette voie ne traversera pas des périodes difficiles. Tant que c'est en connaissance de cause et par quelqu'un qui en est conscient, nous n'y voyons pas d'inconvénient.

Le sénateur Spivak: Oui, mais avec la garantie que la survie de cette voie ferrée est assurée. C'est le fond de la question, qu'il y ait ou non privatisation.

[Text]

Mr. Boutilier: That is right. I would like to see it structured so that at least there is perhaps an alternative if the initial buyer does not work out.

Senator Forrestall: You suggested that for Stora and SYSCO the maintenance of the line is critical. To you it is just important. Is there anything significant in that? In other words, in the final analysis if anything happened you would make sure that you protected yourself by getting into an extended rail operation to the degree that you could negotiate an undertaking with CN.

Mr. Boutilier: With regard to SYSCO, their situation is certainly much more critical than ours. I am not sure that they have an alternative to get into the domestic market. With us it would cost us more money if that rail line were to close by going with alternatives. That would affect our business plan and it might just mean that our bottom line would not be as good as it was. It is very important. Our situation is that tight. We see self-sufficiency coming. We think that we will be able to attain that but there is not a great deal of room to manoeuvre.

Senator Forrestall: We are all plugging for you in that sense. Thank you.

Senator Spivak: I have one more question. When you are looking at perhaps 4,000 jobs, what is the difference in costs between subsidizing a Crown corporation and using the Unemployment Insurance fund? Obviously those 4,000 jobs have to be maintained because those people are living there. What is the difference?

Mr. Boutilier: I am not sure. That is a socio-economic question.

Senator Spivak: That is a business question.

Mr. Boutilier: I will put it this way: In the spring of 1988 DEVCO employed 3,500 people; within another year we will be down to 1,900. There has been a tremendous amount of pain within the corporation. That is the spinoff throughout the community. What we are actually hoping to maintain is a solid base of operation, which is 1,900 to 2,000. We hope to go on from there.

Senator Spivak: Where will those 600 or 700 people get jobs or how will they be maintained?

Mr. Boutilier: We have tried our very best to look at early retirement programs to the extent that we can afford. A tremendous amount of retraining is presently occurring, and there are relocation incentives, and so on. But it is extremely difficult to find work anywhere today and this is in an area that cannot afford any loss of jobs. Our backs are against the wall. Unfortunately, for the long-term good we have to take this present situation. While it is not a pleasant one at all, we certainly do not want to see it going any lower.

[Traduction]

M. Boutilier: C'est juste. J'aimerais que l'exploitation soit structurée de façon à ce qu'il y ait une autre possibilité si un premier acheteur connaissait un échec.

Le sénateur Forrestall: Vous dites que pour la Stora et pour la Sysco, le maintien de cette voie est capital. Pour vous, il est seulement important. Est-ce que cette nuance est importante? En d'autres termes, en dernière analyse, si quelque chose arrivait, vous veilleriez à vous protéger en élargissant votre champ d'action dans la mesure où vous pourriez négocier une exploitation conjointe avec le CN.

M. Boutilier: La situation de la Sysco est certainement beaucoup plus critique que la nôtre. Je ne sais pas s'ils ont la possibilité de se lancer sur le marché intérieur. En ce qui nous concerne, s'il y avait fermeture de cette voie ferrée, cela nous coûterait plus cher d'avoir à choisir parmi des solutions de rechange. Cela aurait des répercussions sur notre plan d'affaires, et on pourrait tout simplement conclure que notre entreprise ne rapporte plus autant qu'avant. En même temps, c'est très important. Notre situation est aussi critique que cela. Nous sommes confrontés à l'autosuffisance. Nous croyons pouvoir l'atteindre, mais nous n'avons pas beaucoup de marge de manœuvre.

Le sénateur Forrestall: Nous essayons tous de vous aider à cet égard. Merci.

Le sénateur Spivak: J'aimerais vous poser encore une question. En ce qui concerne les quelque 4 000 emplois qui sont en jeu, quelle différence de coût y a-t-il entre des subventions à une société de la Couronne et le recours au fonds d'assurance-chômage? Il est évident qu'on doit préserver ces 4 000 emplois parce que les gens qui les occupent vivent là-bas. Quelle est la différence?

M. Boutilier: Je n'en suis pas certain. C'est une question socio-économique.

Le sénateur Spivak: C'est une question d'affaires.

M. Boutilier: Je vous l'expliquerai comme ceci. Au printemps de 1988, Devco employait 3 500 personnes; d'ici un an, nous n'aurons plus que 1 900 employés. Nous avons connu énormément de situations douloureuses au sein de la société. Ce sont des répercussions qui touchent toute la collectivité. Enfin, nous espérons maintenir au moins ce nombre comme base, soit entre 1 900 et 2 000 employés. Nous espérons partir de là.

Le sénateur Spivak: Où est-ce que ces 600 ou 700 personnes trouveront un emploi, ou comment le garderont-elles?

M. Boutilier: Nous avons vraiment fait de notre mieux pour avoir recours aux programmes de retraite anticipée dans la mesure où nous pouvons en assumer les frais; il y a en ce moment énormément de recyclage qui se fait, il y a des primes de déménagement, et ainsi de suite. Mais de nos jours, c'est extrêmement difficile de se trouver un travail où que ce soit, et cela arrive dans une région qui ne peut se permettre de perdre des emplois. Mais nous sommes acculés au pied du mur. Malheureusement, dans une optique à long terme, nous devons accepter la situation actuelle. Même si elle n'a rien d'agréable, nous ne voulons certainement pas qu'elle empire.

[Text]

The Chairman: Thank you very much, Mr. Boutilier. That was an excellent presentation.

Mr. Boutilier: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. John Morrison of the Cape Breton Board of Trade Task Force is our next witness.

Mr. John Morrison, Chairman, CN Rail Task Force, Industrial Cape Breton Board of Trade Task Force: Honourable senators, I know time is pressing and so I will be as brief as I can. I should like to introduce Mr. George Wheeliker, co-chairman of our committee. He is also chairman of the Sydney Harbour Ports.

The Cape Breton Sydney Industrial Board of trade has a new mission statement in that we want to take a role in our community to assist business and draw new business into the area. As a result of this mission statement and the importance of the CN line to our area, it became imperative that we get involved in this study.

Our terms of reference were forwarded on to you. Our presentation is more in the overall economy of the region and the future for businesses on Cape Breton Island and the community in general. Our study, which we have commissioned and will be available about mid-March, takes all those facts into consideration and asks many of the questions that were brought up here today.

I will briefly summarize. Our main concern is the long-term retention and protection of the CN line and the fear of the potential demarketing of this line by any shortline operator. This line serves approximately 290,000 people in our region, and presently Cape Breton, being at the end of the line, is of prime importance to this. Statistically speaking, approximately 11 per cent above the national average has been our unemployment level, consistently over the last number of years, and 7 per cent above the Nova Scotia average.

A recent study by Jointex, the municipality group in our area, calculated that between the unemployment lists and the welfare lists 42 per cent of our workforce is presently unemployed, which in our community is definitely a crisis situation. Cape Breton's economy in particular suffers from an imbalance of infrastructure support, both provincially and federally. The distribution of jobs in the provincial civil service is 71.2 per cent in the Halifax region and 3.7 per cent in the Cape Breton region. The same is true federally where 75 per cent of civil service jobs are located in the Halifax region and 3.8 per cent are in Sydney. Our committees feel that we are being either ignored or discriminated against. Statistics also show that the Halifax region has 118.2 per cent of the average income of Nova Scotia whereas in Cape Breton it is only 85.9 per cent. To the jobs we have and are trying to maintain in our area, the CN line is of prime importance. As you have heard from the previous speakers this morning, that should be evident.

[Traduction]

Le président: Merci beaucoup, Monsieur Boutilier. C'était une excellente intervention.

M. Boutilier: Merci, Monsieur le président.

M. John Morrison, du Cape Breton Board of Trade Task Force, est notre prochain témoin.

M. John Morrison, président, CN Rail Task Force, Industrial Cape Breton Board of Trade Task Force: Messieurs les sénateurs, je sais qu'il ne reste plus beaucoup de temps, alors je serai aussi bref que possible. J'aimerais vous présenter M. George Wheeliker, coprésident de notre comité. Il est aussi président de la Sydney Harbor Ports.

Le Cape Breton Sydney Industrial Board of Trade a un nouveau énoncé de mission en ce sens que nous voulons jouer un nouveau rôle au sein de notre collectivité, car nous voulons qu'on nous voie comme un soutien au secteur des affaires et nous voulons attirer de nouvelles entreprises dans la région. Étant donné ce nouveau mandat et l'importance de la voie du CN dans notre région, nous nous devons de participer à cette étude.

On vous a fait parvenir notre mandat. Notre intervention portera davantage sur l'économie globale de la région et sur les perspectives d'avenir qui s'offrent aux entreprises de l'Île-du-Cap-Breton et à la collectivité dans son ensemble. L'étude que nous avons commandée et qui sera prête vers le milieu du mois de mars, tient compte de tous ces facteurs et aborde beaucoup des questions qui ont été soulevées ici.

Je vais résumer brièvement mes propos. Notre principale préoccupation a trait à la conservation et à la protection à long terme de la voie ferrée du CN; nous craignons qu'un exploitant de voie secondaire puisse procéder à un démarketing de la voie. Cette voie dessert environ 290 000 personnes de notre région, et à l'heure actuelle, le Cap-Breton, du fait qu'il se trouve à la fin du tronçon, revêt une importance capitale à ce titre. Dans une optique statistique, précisons que notre niveau de chômage s'est établi à environ 11 p. 100 au-dessus de la moyenne nationale, systématiquement, au cours des quelques dernières années, et à 7 p. 100 de plus que la moyenne en Nouvelle-Écosse.

Une étude récente réalisée par Jointex, un groupe de municipalités de notre secteur, estimait qu'à en juger d'après les listes de chômeurs et les listes d'assistés sociaux, 42 p. 100 de la population active était actuellement sans emploi, ce qui représente à coup sûr une situation de crise dans notre collectivité. L'économie du Cap-Breton en particulier souffre d'un déséquilibre de l'infrastructure, tant fédérale que provinciale. La répartition des emplois de la fonction publique provinciale est telle que 71,2 p. 100 des emplois se retrouvent dans la région de Halifax, et 3,7 p. 100 dans la région du Cap-Breton. La même chose est vraie du côté fédéral: soit 75 p. 100 des emplois offerts dans la fonction publique sont situés dans la région de Halifax, et 3,8 p. 100 se trouvent à Sydney. Nos comités estiment qu'on nous ignore ou que nous faisons l'objet de discrimination. Les statistiques révèlent également que les habitants de la région de Halifax touchent 118,2 p. 100 du revenu moyen gagné en Nouvelle-Écosse, tandis que ceux du Cap-Breton n'en touchent que 85,9 p. 100. Pour les emplois que nous avons et que nous essayons de préserver dans notre

[Text]

The other difficulty for people like myself, small businessmen in the community, the entrepreneurs who would like to remain living in Cape Breton, is that we are basically in a fear situation where we have been cutting back to adapt to the present economic situations in Cape Breton and across Canada. We are not the only community with these kinds of problems. However, a real fear has set in and companies have cut back to the point where there are no part-time jobs. These, of course, are jobs important to students and young people.

Over the years, our main export in Cape Breton has been young people, and our community is getting rather melancholy. The ability to attract business is of prime importance to the Board of Trade, and the CN line is a major part of that and of our history. We fail to understand why, given that we have lost about 8,000 jobs in the last 25 years, when Summerside, P.E.I. lost approximately 2,000 jobs the government was quick to respond. It established a GST office there to compensate. So the question for small business in our area is whether we can survive in a declining state or should we move away?

Our study group received several communications from prime users of the line, one being Esso Canada. They phoned from Sarnia, Ontario. They send prime specialized lubricants to the Newfoundland fishing industry and the like, and they use the jumbo cars out of Sarnia to get this lubricant to Sydney, where it is transferred to truck and taken to Newfoundland. I have a copy of a letter to the study group. It states that the extreme expense of sending by road and the reduced safety factor by having additional truckage between Truro and North Sydney would create a difficult situation. They would like to continue to use the jumbo cars, and they have sent a letter reinforcing that fact.

At present this line supports 7,000 jobs between Truro and Sydney. The delivery of heavy commodities to our area, particularly those bound for Newfoundland—North Sydney being the gateway to Newfoundland—and heavy material such as steel, pulp and paper, coal and building supplies, makes it imperative that that line remain intact.

Our committee learned, however, that some customers had been dropped off the list and had to find modes other than CN for getting their commodities. In the past a few people on our committee had been using CN efficiently but because of an

[Traduction]

région, la voie du CN revêt une importance primordiale. Comme les témoins précédents l'ont fait valoir ce matin, je crois que cet état de choses devrait être évident.

L'autre difficulté à laquelle font face des gens comme moi, de petits hommes d'affaires de la collectivité, les entrepreneurs qui aimeraient vivre et demeurer au Cap-Breton, c'est que nous sommes essentiellement dans une situation de crainte où nous avons dû procéder à des réductions pour nous adapter à la conjoncture économique actuelle qui prévaut au Cap-Breton et dans l'ensemble du Canada. Nous ne sommes pas la seule collectivité à faire face à ce genre de problème. Toutefois, une crainte très réelle s'est installée, et les sociétés ont dû procéder à des réductions telles qu'il n'existe plus d'emplois à temps partiel. Il s'agit là, évidemment, d'emplois importants pour les jeunes et les étudiants.

La principale chose que le Cap-Breton a exportée au fil des ans, c'est sa jeunesse; notre collectivité est de plus en plus mélancolique. La possibilité d'attirer des entreprises est d'une importance primordiale pour la chambre de commerce, et la voie du chemin de fer joue un rôle important à cet égard ainsi que dans notre histoire. Nous ne pouvons comprendre pourquoi, étant donné que nous avons perdu environ 8 000 emplois au cours des 25 dernières années—quand Summerside, à l'Île-du-Prince-Édouard a perdu environ 2 000 emplois, le gouvernement a réagi rapidement et y a installé un bureau de perception de la TPS pour compenser. Alors la question qui se pose aux petites entreprises de notre région est la suivante: pouvons-nous effectivement survivre en tant qu'entreprise dans cette collectivité ou attendre une amélioration dans une conjoncture en déclin, ou encore devrions-nous quitter la région?

Notre groupe d'étude a été saisi de plusieurs communications émanant d'utilisateurs principaux de la voie, notamment Esso Canada. Les représentants de cette société ont téléphoné de Sarnia, en Ontario. La société expédie des lubrifiants spécialisés de première qualité au secteur des pêches de Terre-Neuve et à d'autres secteurs du genre, et elle utilise les gros wagons qui quittent Sarnia pour transporter ces lubrifiants jusqu'à Sydney, où ils sont transférés dans des camions puis transportés jusqu'à Terre-Neuve. J'ai ici un exemplaire de la lettre qui a été transmise au groupe d'étude. L'auteur précise que les dépenses extrêmes ainsi que les problèmes liés à la sécurité que supposerait le transport par camion et la présence accrue de camions sur les routes entre Truro et North Sydney créeraient une situation très complexe pour lui. Il aimerait continuer à utiliser les gros wagons. Sa lettre fait ressortir cet état de choses avec force.

À l'heure actuelle, 7 000 emplois tiennent à l'existence de la voie entre Truro et Sydney. La livraison de marchandises lourdes dans notre région, particulièrement celles qui sont destinées à Terre-Neuve (North Sydney étant la porte d'entrée de Terre-Neuve) et les produits lourds comme l'acier, la pâte et le papier, le charbon et les matériaux de construction exigent que le tronçon demeure intact.

Toutefois, notre comité a appris que certains clients avaient été éliminés de la liste et avaient dû trouver d'autres modes de transport que les trains du CN pour acheminer leurs produits. Quelques membres de notre comité avaient recouru par le

[Text]

inability to obtain cars or because of timing or whatever they changed to truck transportation, which raised their expenses. They informed us that they would sooner have stayed with CN. So a few people out there do not feel they have received the service they would like to have received.

The possibility, of course, of Synfuels has been brought up. The prime purpose for the Government of Canada, from the Board of Trade's point of view, is to allow every part of Canada to be able to reach its markets. We support that position.

The committee is neither for nor against the sale of the line. We are looking for all the facts so that we can take a rational approach. We insist on being supportive of whoever takes the line. In fact, we are asking our study group to look into the possibilities of bringing some of those users who are not using CN back into the fold and of looking for new markets with a view to increasing employment. We are basically looking for some vision of the future to get rid of the fear, and that is probably one of the terms that has come into play here this morning, in the community as a whole. This is a major part of our future. How can a store or any of us plan for expansion and have a solid community in Cape Breton, or even the communities between Truro and Sydney?

The Chairman: You mention in your first paragraph that your task force is concerned with one main objective, the long-term retention and protection of the CN line between Truro and Sydney. You don't mean by CN.

Mr. Morrison: Not necessarily.

The Chairman: I see. What do you mean by "the potential for demarketing"?

Mr. Morrison: We sort of look at the situation that you see in the States when there is a takeover by a firm. They sell off all the assets, milk the company's situation for what it is worth and then close it down. The demarketing term comes in from that aspect. That is a general fear of the community. Informed or not, our study is trying to gather the facts with a view to being open and clear to the public so that they can draw their own conclusions. We want the study to be open and to involve the community.

Senator Stewart: I want to begin by congratulating Mr. Morrison for his presentation, and also congratulate the CN Rail Task Force of the Cape Breton Industrial Board of Trade for being alert and forceful.

My first question relates to the level of public concern with regard to this proposed sale. I am surprised and I think disappointed by the fact that there does not seem to have been a great deal of widespread public concern. For example, I think

[Traduction]

passé aux services du CN, alors efficace, mais en raison de la disponibilité restreinte de wagons, pour des questions d'horaire ou d'autres facteurs, ils sont passés au transport par camion, ce qui a accru leurs dépenses. Ces gens nous ont informés qu'ils auraient préféré continuer à traiter avec le CN. Donc, il y a des gens, là-bas, qui n'estiment pas avoir reçu les services qu'ils auraient aimé recevoir.

Évidemment, la possibilité de recourir aux combustibles synthétiques a été évoquée. L'objectif premier du gouvernement du Canada, dans l'optique de la chambre de commerce, consiste à permettre à chaque région du Canada d'avoir accès à ses marchés. Par conséquent, cette situation appuie une telle possibilité.

Le comité n'approuve pas la vente de la voie ferrée, pas plus qu'il s'y oppose. Nous cherchons à obtenir tous les faits pour pouvoir adopter une approche rationnelle. Nous insistons sur le fait que nous appuyons toute instance qui prendra la responsabilité du tronçon. En fait, nous demandons à notre groupe d'étude de se pencher sur la possibilité d'inciter certains clients potentiels qui n'utilisent pas les services du CN à les utiliser et de chercher de nouveaux marchés en vue d'accroître l'emploi. Essentiellement, nous cherchons une certaine vision de l'avenir—et c'est probablement là un des termes qui ont été mentionnés ici ce matin—dans l'ensemble de la collectivité. Il s'agit là d'une partie importante de notre avenir. Comment un magasin ou l'un ou l'autre d'entre nous peut-il prévoir une expansion et faire en sorte que la collectivité du Cap-Breton ou même les collectivités entre Truro et Sydney se retrouvent en terrain solide?

Le président: Vous avez mentionné dans votre premier paragraphe que la conservation et la protection à long terme de la voie du CN entre Truro et Sydney comptaient parmi les principaux objectifs. Vous ne voulez pas dire du CN.

Mr. Morrison: Pas nécessairement.

Le président: Je vois. Que voulez-vous dire par «puisse procéder au démarketing»?

Mr. Morrison: D'une certaine façon, nous pensons au genre de situation qui se produit aux États-Unis lorsqu'une société prend le contrôle d'une autre. Cette entreprise vend alors tous les actifs et exploite au maximum la situation de la première entreprise, ensuite la ferme. C'est cela que désigne le terme démarketing. C'est une source de crainte généralisée dans la collectivité. Qu'elle soit informée ou non, notre étude essaie de réunir des faits dans l'optique la plus large possible, en vue de la présenter de la façon la plus directe et la plus claire possible au public pour qu'il puisse tirer ses propres conclusions. Nous voulons faire preuve d'ouverture d'esprit dans l'étude, et y faire participer la collectivité.

Le sénateur Stewart: J'aimerais commencer par féliciter Monsieur Morrison de son exposé et féliciter également le groupe d'étude du CN Rail de la Cape Breton Industrial Board of Trade d'être aussi dynamique et énergique.

Ma question a trait au degré de préoccupation du public concernant la vente proposée. Je suis surpris et, je crois, déçu du fait que la préoccupation du public ne semble pas être très généralisée. Par exemple, je crois qu'il est juste de dire que

[Text]

it is right to say that the discontinuation of VIA passenger service over this line of railway caused more widespread public concern than the proposed sale of the line of railway, although some people hold up abandonment as the eventual result. The people and companies that appear to be chiefly concerned are those involved in heavy industry who tell us that if they have to close down hundreds and thousands of people will be out of jobs. Where are those hundreds and thousands of people? Are they not at all interested in the possibility of what their employers see?

Mr. Morrison, do you think that the public at large in industrial Cape Breton is aware of the proposal and, if so, how would you evaluate the level of their concern?

Mr. Morrison: As Chairman of the Government Affairs and Essential Services Committee, I sometimes refer to myself as "The Chairman of the Committee of Lost Causes" because we have been fighting the moving of post offices, the closure of anything and everything. We get little results. There is a bit of complacency because people realize that things have been taken away from us for so long. We are trying to take a less emotional approach; that is why I am here. The board of trade represents 900 businesses. In Cape Breton we think that a centralized attitude is developing in Canada toward our economy and the like. I would like to have Premier Rae here right now. If he were to drive down George Street in Sydney he would pass a school bus made in Oshawa. Out in Dominion, a snowplow is broken down awaiting a part from Mississauga. If he came into my store and put down a dollar, 69.3 cents of that dollar would end up back in Ontario in 31 days. The health of the economy of rural Canada is a major factor in the health of the economy of central Canada. That is the attitude that bothers people in rural Canada. We see this as a major problem and that is why we are here from the board of trade.

If you take away the CN line or if the CN line is demarketed in any way, or whatever term you wish to put on it, the people in Cape Breton are not thinking about the ramifications. A lot of families, many of whom are retired and have children in college, know that when their children graduate they will not return.

Senator Stewart: We hear about the proposed twinning of the highway from Truro through to Sydney. Suppose the government were to announce that it had decided to abandon this project. Would there be more concern about that announcement than the proposed announcement of the sale of the CNR line?

Mr. Morrison: Speaking from my point of view, and I would like to think it would be the point of view of the committee, on the twinning of highways and the expense of operating a mile

[Traduction]

l'abandon du service de passagers qu'assurait VIA sur ce tronçon a causé une plus grande levée de boucliers chez le public que la vente proposée du tronçon proprement dit, même si certaines personnes estiment que l'abandon de la voie sera le résultat ultime de toute l'affaire. Les personnes et les sociétés qui semblent les plus préoccupées sont celles qui travaillent dans l'industrie lourde et qui nous affirment que si elles doivent fermer leurs portes, des centaines et des milliers de personnes perdront leur emploi. Où sont ces centaines et ces milliers de gens? Ne sont-ils absolument pas intéressés par la possibilité qu'entrevoient leurs employeurs?

Monsieur Morrison, croyez-vous que l'ensemble du public dans le secteur industriel du Cap-Breton soit au courant de la proposition et, le cas échéant, comment évalueriez-vous le degré de préoccupation du public?

M. Morrison: En ma qualité du président du comité des affaires gouvernementales et des services essentiels, je m'affuble quelquefois du titre de «président du comité des causes perdues», parce que nous nous sommes opposés au déménagement des bureaux de poste, à la fermeture d'absolument tout dans la région. Nous obtenons peu de résultats. Les membres du comité font preuve d'une certaine complaisance parce qu'ils se rendent compte qu'on nous enlève des choses depuis bien longtemps. Nous essayons d'adopter une approche moins sentimentale; c'est la raison pour laquelle je suis ici. La chambre de commerce représente 900 entreprises. Au Cap-Breton, nous croyons que le Canada est en train d'adopter une attitude centralisatrice, comme dans le cas de notre économie et d'autres questions. J'aimerais que le Premier ministre Rae soit ici maintenant. S'il devait parcourir en voiture la rue George à Sydney, il passerait devant un autobus fabriqué à Oshawa. À Dominion, un chasse-neige est brisé, et l'on attend une pièce qui doit arriver de Mississauga. S'il venait dans mon magasin et qu'il dépensait un dollar, en moins de 31 jours, 69,3 cents sur ce dollar se retrouveraient en Ontario. La santé de l'économie du Canada rural constitue un facteur important de la santé de l'économie du Canada central. Voilà l'attitude qui embête les gens du Canada rural. Voilà pourquoi nous, de la chambre de commerce, sommes ici: nous considérons qu'il s'agit là d'un problème majeur.

Si l'on supprime la voie du CN ou qu'elle fait l'objet d'une forme quelconque de démarketing—quel que soit le nom que vous vouliez donner à cela—les gens du Cap-Breton ne s'attachent pas aux ramifications. Nombre de familles, dont une bonne part comptent des membres à la retraite et des enfants au collège et à l'université, savent que lorsque les enfants obtiendront leur diplôme, ils ne reviendront pas dans la collectivité.

Le sénateur Stewart: Nous avons entendu parler du projet d'adjonction d'une deuxième voie à la route entre Truro et Sydney. Supposons que le gouvernement annonce qu'il a décidé d'abandonner ce projet. Le public se préoccuperait-il davantage de cette annonce ou de celle de la vente proposée de la voie du CN?

M. Morrison: À mon avis, et j'aime à croire qu'il s'agit de l'avis du comité au sujet de l'ajout d'une deuxième voie aux grand-routes et des frais d'exploitation d'un mille de route—

[Text]

of highway, no one has ever done a study on the cost of medical care, and so forth, resulting from our highway accidents. I drove back and forth from a business in Halifax for six years and I almost "bought it" three times. The weather on the east coast is such that there are times when trucks should not be on the highway. In certain weather conditions they should be banned from the highways. It can be treacherous to get from Halifax to Sydney. A lot of the trucking from Newfoundland comes down that one lane through Cape Breton. As far as we are concerned, it is a long-term solution. You will not twin the highway to Cape Breton for a few dollars. This CN line allows us to remain vibrant until the highway is built. Not only that, I question whether the twinning of highways is essential. We do not see it as a problem but I would not be impressed if the government went ahead with that.

Senator Stewart: One last question. It is nice to have a well informed witness, and we have had some very good ones before this committee. The twinned highway, to some extent, is an alternative to the railway. We have the Canso Causeway. Regardless of whether this line of railway is operated by the CN or by the private operator, half of that causeway will be occupied by the rail. Can that highway be twinned across the Causeway or are we going to arrive at a situation where we have spent hundreds of millions of dollars to twin a highway to speed up traffic from Truro to Sydney, at the extremes, only to have a bottleneck at the Causeway, which will lose you a good part of the time saved by the twinning? There are safety factors in twinning which do not come in here. I wonder whether the twinning as an alternative to rail, as it has sometimes been presented, although not always—certainly it was not by Mr. Streach—is as viable an alternative in that particular part of the country as one might think in the abstract?

Mr. Morrison: If you know the terrain of Cape Breton at all, it is apparently the oldest granite next to, I think, Iran. Those are the oldest mountains on the North American continent. If you want to try to blast your way through those you are welcome to it. The line is there and we should be putting it to use. To build a parallel to the causeway would be very expensive. Twinning the highway, in my opinion, is a blasphemy on the landscape.

Senator Forrestall: Weren't you talking about the Causeway itself?

Senator Stewart: That was the question, can the highway be twinned at the Causeway provided that there is still a line of railway on that Causeway? I would think not.

Mr. Morrison: I would think not.

[Traduction]

personne n'a jamais effectué d'étude sur la quantité de blessures qui surviennent sur les routes, sur la quantité d'accidents, sur le coût des soins médicaux, etc. Pendant six ans, je me rendais à Halifax par affaires, et j'ai failli y laisser ma peau trois fois. Si vous connaissez les conditions climatiques sur la côte est, vous savez qu'il y a des moments où ces camions ne devraient pas être là. Dans certaines conditions climatiques, on devrait leur interdire l'accès aux routes. La circulation entre Halifax et Sydney est très dangereuse. Une grande part des camions en provenance de Terre-Neuve traversent le Cap-Breton sur cette route à une voie. En ce qui nous concerne, il s'agit là d'une solution à long terme. Il en coûtera cher de construire une deuxième voie sur la route menant au Cap-Breton. Le tronçon du CN nous permet de continuer d'exercer activement nos activités jusqu'à ce que la route soit construite. Pas seulement cela, je me demande si l'ajout de cette deuxième voie est essentiel. Nous ne percevons pas cela comme un problème, mais je ne serais pas impressionné si le gouvernement allait de l'avant à cet égard.

Le sénateur Stewart: Une dernière question. Il est agréable d'être en présence d'un témoin bien informé, même si je dois dire que certaines personnes très informées ont comparu devant notre comité. Dans une certaine mesure, la route à deux voies constitue une solution de rechange face à la voie ferrée. Nous disposons du pont-jetée de Canso. Indépendamment du fait que ce tronçon de voie ferrée soit administré par le CN ou par un exploitant privé, la moitié du pont-jetée sera occupée par le chemin de fer. Est-il possible d'installer la deuxième voie de la route sur le pont-jetée, ou nous retrouverons-nous dans une situation où nous aurions dépensé des centaines de millions de dollars pour créer une route à deux voies, de façon à accélérer la circulation entre Truro et Sydney, point extrême de l'axe, uniquement pour avoir un engorgement au pont-jetée, car alors on perdrait à cet endroit une bonne partie du temps que nous a permis de gagner la deuxième voie. La création de la deuxième voie s'assortit de certains facteurs liés à la sécurité qui ne sont pas soulevés ici. Je me demande si une telle solution de rechange à la voie ferrée, comme on nous l'a présentée quelquefois, mais pas toujours—ce n'était certainement pas le cas de M. Streach—constitue une option aussi viable dans cette région particulière du pays, que l'on pourrait le croire de façon abstraite?

M. Morrison: Ceux qui connaissent le relief du Cap-Breton savent qu'il s'agit apparemment du relief granitique le plus vieux après, je crois, l'Iran. On y trouve les montagnes les plus vieilles de tout le continent nord-américain. Si vous voulez essayer de vous y frayer un chemin à l'aide de dynamite, vous avez beau essayer. La voie ferrée est déjà en place, et nous devrions l'utiliser. Construire une voie parallèle à celle du pont-jetée serait très onéreuse. À mon avis, doter la route d'une deuxième voie serait une profanation du paysage.

Le sénateur Forrestall: Ne parliez-vous pas du pont-jetée proprement dit?

Le sénateur Stewart: C'était là la question: peut-on créer une deuxième voie sur le pont-jetée, s'il existe encore un chemin de fer sur le pont? Je ne le crois pas.

M. Morrison: Je ne le crois pas non plus.

[Text]

Mr. George Wheeliker, Co-chairman, Cape Breton Board of Trade Task Force: The highway across the Causeway could not be twinned, not with the railway presently there.

Senator Forrestall: It would have to be widened.

Mr. Wheeliker: It would cost millions of dollars and another part of the mountain would have to be taken out.

Senator Forrestall: It would probably cost hundreds of millions.

The Chairman: Senator Graham and then Senator Spivak.

Senator Graham: Thank you, Mr. Chairman. I would like to welcome John Morrison and George Wheeliker and congratulate them on the quality of their presentation. I would like to go back to page 3 of your presentation which you did not get into but the Chairman alluded to it earlier. You state that this particular line has made a profit even in the demarketing regime that CN has been operating in Canada over the last number of years. Would you care to elaborate on that a little?

Mr. Morrison: Recently I took some courses at UCCB and the University College of Cape Breton. In my "Introductory to Business" textbook, there are pictures of presidents of various major companies and banks and a brief case study on their philosophy. I read through the CN one and by coincidence when this whole situation came to light I went back and read it a second time. It seems to me that it is not a progressive way to run a company, if you want to create more business and create more jobs and create more revenue. The philosophy did not seem to be there. I took from that that this is where that statement derived from and it was the general inference around. For 10 years CN seems to have been downsizing and downsizing.

Senator Graham: Do you feel that the Truro to Sydney line is part of the main line?

Mr. Morrison: It is a main line.

Senator Graham: Do you feel that CN has the same responsibilities to the communities and the people who live along that line as they do to the people who live in Montreal, Toronto, Windsor and Quebec?

Mr. Morrison: More so. Canada starts at the Atlantic ocean; it does not start anywhere else. This was the first area in Canada that was settled. I got off the plane in Halifax and a young person who also got off the plane was walking in front of me. This young person was coming to Sydney for a contest at the university and stated, "Is this still a part of Canada?" The young person was from Upper Canada and that attitude bothered me. We are out there on the east coast and it is a very far distance away. It is a shame that young people feel that way about the eastern part of Canada.

Senator Graham: Someone said that the government has instructed CN to operate as a business. As members of the

[Traduction]

M. George Wheeliker, coprésident, Cape Breton Board of Trade Task Force: La route qui traverse le pont-jetée ne pourrait avoir une deuxième voie, pas avec la voie ferrée qui s'y trouve actuellement.

Le sénateur Forrestall: Il faudrait l'élargir.

M. Wheeliker: Il en coûterait plusieurs millions et il faudrait enlever une autre partie de la montagne.

Le sénateur Forrestall: Il en coûterait probablement plusieurs centaines de millions.

Le président: Sénateur Graham, puis sénateur Spivak.

Le sénateur Graham: Merci, Monsieur le président. Je voudrais souhaiter la bienvenue à John Morrison et à George Wheeliker, et les féliciter de l'excellente qualité de leur mémoire. Je voudrais revenir au contenu de la page 3 de votre mémoire, que vous n'avez pas abordé, mais auquel le président a fait allusion plus tôt. Vous dites que ce tronçon de voie a été rentable bien que le CN ait procédé à du démarketing au Canada, ces dernières années. Pourriez-vous nous en dire un peu plus long à ce sujet?

M. Morrison: J'ai suivi, il y a quelque temps, quelques cours à l'UCCB, l'University College du Cap-Breton. Dans mon manuel d'introduction au monde des affaires, on trouve la photo des présidents de différentes corporations importantes et de différentes banques, ainsi que quelques commentaires sur leur philosophie en affaires. J'ai lu ce qui concernait le CN dans ce livre et par coïncidence, lorsque la situation actuelle a été d'actualité, j'ai relu ce passage une seconde fois. Il me semble que ce n'est pas une façon progressiste de diriger une société, si vous voulez élargir votre clientèle, créer plus d'emplois et générer plus de profits. Il n'y avait rien là qui reflétait cette philosophie. J'en ai déduit que la déclaration a été faite d'après le même raisonnement et qu'elle collait aux mêmes principes. Depuis dix ans, il semble que le CN veut réduire de plus en plus sa taille et son effectif.

Le sénateur Graham: Croyez-vous que le tronçon Truro-Sydney fait partie de la voie principale?

M. Morrison: C'est une voie principale.

Le sénateur Graham: Croyez-vous que le CN a les mêmes responsabilités envers les collectivités et les gens qui habitent le long de cette voie que celles qu'il a envers les gens de Montréal, Toronto, Windsor et Québec?

M. Morrison: Il en a d'autant plus. Le Canada commence à l'océan Atlantique; il ne commence pas ailleurs. C'est la première région du Canada qui a été colonisée. À ma descente d'avion, à Halifax, une jeune personne voyageant dans le même avion marchait devant moi. Cette personne venait à Sydney pour se présenter à un concours à l'université, et elle a dit: «Est-ce que cette région fait encore partie du Canada?» Cette personne venait du Haut-Canada et son attitude m'a froissé. Nous habitons là, sur la côte est et nous sommes vraiment éloignés de tout. C'est une honte de voir les jeunes éprouver de tels sentiments à l'égard de l'Est du Canada.

Le sénateur Graham: Quelqu'un a dit que le gouvernement avait demandé au CN de fonctionner comme une entreprise; en tant que membres de la chambre de commerce et membres

[Text]

Chamber of Commerce and Board of Trade both you gentlemen would feel that that is so.

I suggested here on Thursday—not totally facetiously—that perhaps if CN and the government felt the Truro to Sydney line should be privatized that it was time to look at the privatization of the whole system, if that was the objective. Perhaps the first lines that should be sold off, since they are more profitable, are those in the golden horseshoe from Quebec to Montreal and Toronto to Windsor and particularly where there is a marginally profitable line. Governments should attempt to intervene where assistance is needed. Would you agree with that general principle?

Mr. Morrison: Definitely, yes.

Senator Graham: You did not mention it verbally but in your brief at the bottom of page 3 you state:

In having such a diverse group of users and experience on our committee, it has come to our attention that DEVCO has the motive power to operate this line and a very adequate machine shop to offer a maintenance facility for sustaining the service.

Is that a serious suggestion?

Mr. Wheeliker: Very serious. Mr. Boutilier alluded to that this morning when he spoke. They do have a machine shop capable of handling the type of machinery that is required on a railroad.

Senator Graham: Incidentally, you mentioned unemployment rates and that Cape Breton traditionally was 11 per cent above the national and 7 per cent above Nova Scotia and that the real unemployment rate at the present time in Cape Breton would probably be in the order of 42 per cent. Indeed, I heard a gasp from my friend, Senator Davey who is sitting next to me, and from Senator Spivak from Manitoba. Those of us who live in the area know that you are dead on and there are those who would say that it may be 50 per cent.

Mr. Morrison: Yes.

Mr. Wheeliker: Yes.

Senator Graham: It is very demoralizing to have this sort of news on the front pages of our newspapers, on television screens and hearing it on radio because it seems to be—without dramatizing it, Mr. Chairman—just another blow to the people who are trying their damndest to make the best of what they have, which they have traditionally done in that part of the world. It is very bad for the morale and this to them seems to be the last straw; is that correct?

Mr. Morrison: You have summed it up exactly. We feel this is our last ditch attempt at saving our community on the whole. SYSCO and DEVCO have been around for so many years that it is part of our history. It is the fundamental veins going into our community and definitely this is a battle that has to be won for Cape Breton in one form or another.

The Chairman: May I ask a supplementary, senator? That is an important question. Senator Stewart asked a question earlier and I know what the answer was, but I wanted to see if you

[Traduction]

du Board of Trade, même vous, Messieurs, croiriez que tel est le cas.

Jeudi, j'ai fait la suggestion—pas seulement à la blague—que si le CN et le gouvernement croyaient que le tronçon de Truro vers Sydney devait être privatisé, il était temps que nous pensions à privatiser le réseau tout entier, si tel était l'objectif. Puisqu'ils sont plus rentables, peut-être que les premiers tronçons qui devraient être vendus sont ceux du *golden horseshoe*, de Québec à Montréal, de Toronto à Windsor, et aux endroits où il y a des tronçons moyennement rentables, les gouvernements devraient tenter d'intervenir là où le besoin se fait sentir. Seriez-vous d'accord avec ce principe général?

M. Morrison: Oui, à coup sûr.

Le sénateur Graham: Vous n'avez pas parlé de cet aspect, mais dans votre mémoire, au bas de la page 3, vous dites:

Notre comité comportant un tel groupe d'utilisateurs et de gens d'expérience, nous avons pu constater que Devco possède toute la machinerie nécessaire pour faire fonctionner ce tronçon, ainsi qu'un atelier parfaitement équipé pour s'occuper de l'entretien et poursuivre le service.

Cette suggestion est-elle sérieuse?

M. Wheeliker: Tout à fait. M. Boutilier y a déjà fait allusion ce matin quand il a pris la parole. Devco a bien un atelier où il sera possible d'entretenir le genre de machines nécessaires pour un chemin de fer.

Le sénateur Graham: En passant, vous avez parlé du taux de chômage et du fait qu'au Cap-Breton, le taux est généralement de 11 p. 100 plus élevé qu'ailleurs au pays et de 7 p. 100 plus élevé que celui de la Nouvelle-Écosse, et que le taux réel de chômage en ce moment au Cap-Breton serait probablement de l'ordre de 42 p. 100. À côté de moi, j'ai pu entendre la réaction de mon ami, le sénateur Davey, ainsi que celle du sénateur Spivak, du Manitoba. Ceux d'entre nous qui habitons dans cette région, savons que vous avez raison, mais il y en a qui iront jusqu'à dire que ce taux peut être de l'ordre de 50 p. 100.

M. Morrison: Oui.

M. Wheeliker: Oui.

Le sénateur Graham: Il est très démoralisant de voir ces faits étalés à la une des journaux, à la télévision et d'en entendre parler à la radio, parce qu'ils semblent que—sans vouloir dramatiser, Monsieur le président—ce soit un autre coup porté aux gens qui font l'impossible pour tirer le meilleur profit de ce qu'ils ont, chose qu'il ont d'ailleurs toujours faite dans cette partie du monde. C'est dévastateur pour le moral, et c'est la goutte qui fait déborder le vase. N'est-ce pas?

M. Morrison: Vous résumez très bien les faits. Nous croyons que c'est notre tout dernier espoir de sauver notre collectivité dans son ensemble. Sysco et Devco existent depuis tellement d'années qu'elles font partie de notre histoire. Cette voie est l'une des artères principales qui alimente notre collectivité, et il ne fait aucun doute que le Cap-Breton doit gagner cette bataille d'une façon ou d'une autre.

Le président: Puis-je poser une autre question, sénateur. C'est une question importante. Le sénateur Stewart a posé une question plus tôt, et je sais quelle était la réponse, mais je vou-

[Text]

would accept this interpretation of your answer. He asked you about the interest taken in Cape Breton on this affair and you said that there was a certain amount of complacency. Did you really mean to say that if there was apathy or complacency—and I speak now as a Sydney boy—that was probably due to the fact that we Cape Bretoners have been reconciled to the futility of objecting?

Mr. Morrison: Exactly.

The Chairman: As opposed to simple apathy?

Senator Graham: Did you say "the futility of objecting"?

The Chairman: The futility of objecting. We have been hit over the head so often for so many years in so many different things that that is—

Mr. Morrison: "Battered" might be a good term.

The Chairman: . . . possibly responsible for the complacency that you mentioned.

Mr. Morrison: We are battered to the point where protest is difficult. We are coming to the realization that the only way that Cape Breton will get ahead is for Cape Bretoners to become seriously organized and make a rational approach. That is what we are attempting to do with our study and in being present here today. The emotionality is there though, I can assure you.

Mr. Wheeliker: Further to your question about people not being more vocal about the closure of the line, John alluded to the fact that we have tried to do this very quietly and do it properly. However, from Sydney right through to Truro people and businesses in the area are aware of what we are doing. They have all been contacted. If they have to be vocal then they will be at that time, but we certainly do not want them to do that right now.

Senator Graham: I want to congratulate you on the initiative you have taken with respect to your study that has been done by Peat Marwick. Can you indicate to us some of the terms of reference that you gave to them.

Mr. Morrison: We faxed a copy to the committee.

Senator Graham: You do not have to read all the terms of reference into the record, but perhaps you could give us a general idea.

Mr. Morrison: The objective of this consulting exercise is to assess the opportunities and provide recommendations for maintaining continued rail service in northeastern Nova Scotia and Cape Breton Island. The scope of this consulting exercise will include but shall not be limited to an examination of the following: review existing information on current traffic trends on the Truro to Sydney rail line.

Based on your firm's experience, analyze the possibility of recovering some of the traffic which has been lost over the past years and examine future traffic growth possibilities, a

[Traduction]

drais savoir si vous seriez prêt à accepter mon interprétation de votre réponse. Il vous a demandé à quoi tenait cet intérêt du Cap-Breton, et vous avez dit qu'il y avait un certain degré de complaisance. Avez-vous vraiment voulu dire que s'il y avait de l'apathie ou de la complaisance—c'est le garçon de Sydney qui parle—c'est probablement dû au fait que nous, les gens du Cap-Breton, nous nous sommes rendus compte de la futilité de nos objections?

M. Morrison: Exactement.

Le président: Ce n'est pas simplement de l'apathie?

Le sénateur Graham: Avez-vous dit «la futilité de nos objections»?

Le président: La futilité de nos objections. Nous avons reçu tant de coups depuis tant d'années dans tant de domaines différents que—

M. Morrison: «Battus» pourrait être un bon mot pour décrire la situation.

Le président: . . . c'est probablement la cause de cette complaisance dont vous avez parlé.

M. Morrison: Nous avons été battus à un point tel qu'il est même difficile de protester. Nous commençons tout juste à nous rendre compte du fait que le seul moyen pour le Cap-Breton de s'en sortir, c'est que tous les habitants mettent sérieusement l'épaule à la roue et adoptent une approche rationnelle. C'est ce que nous tentons de faire avec notre étude et en étant présents ici aujourd'hui. Je peux vous assurer, toutefois, que l'émotivité est là, elle aussi.

M. Wheeliker: Vous demandiez tantôt pourquoi les protestations contre l'abandon du tronçon ne sont pas plus nombreuses; John a fait allusion au fait que nous avons tenté de nous comporter avec calme et de façon appropriée. Par contre, de Sydney jusqu'à Truro, le public et les gens d'affaires de la région sont au courant de ce que nous faisons. Ils ont tous été consultés. S'ils doivent faire valoir leur point de vue, ils le feront en temps et lieu, mais nous ne voulons certainement pas qu'ils le fassent maintenant.

Le sénateur Graham: Je voudrais vous féliciter d'avoir pris l'initiative de présenter l'étude qu'a réalisée Peat Marwick. Pouvez-vous nous indiquer quelques-uns des mandats que vous leur avez fournis?

M. Morrison: Nous en avons envoyé une télécopie au comité.

Le sénateur Graham: Vous n'avez pas à nous lire tous les mandats contenus dans le dossier, mais vous pourriez peut-être nous donner un aperçu général.

M. Morrison: L'objectif de cet exercice de consultation est d'évaluer les chances et de fournir des recommandations pour que le service ferroviaire soit maintenu dans le nord-est de la Nouvelle-Écosse et dans l'Île-du-Cap-Breton. L'exercice consultatif inclura, sans s'y limiter, un examen des informations existantes sur les tendances courantes du trafic ferroviaire sur la voie de Truro à Sydney.

En vous fondant sur l'expérience de votre entreprise, une analyse de la possibilité de récupérer une partie du trafic perdu au cours des dernières années et un examen des possibilités de

[Text]

strategy which will ensure a continuation of rail service from Truro to Sydney for the long term.

In addressing this issue, the following questions should be considered: What changes could be introduced to CN's current operation to increase profitability and therefore CN's interest in continuing to operate the Truro to Sydney line. If a short-line operation was considered, what safeguards do you as a consultant suggest should be negotiated to ensure the continued operation of the rail line? Consideration should be given to issues such as equitable revenue sharing on through-traffic movements, good access to equipment on connecting lines, restrictions on disposal of assets. And finally, what role could the federal or provincial government play to ensure the continued long-term operation of this main line?

The Chairman: When do you expect to receive this report?

Mr. Wheeliker: On March 3. We will have a draft of it and present it at that time, and then two weeks after that we will have it ready.

The Chairman: We would be very, very anxious to have that report, of course.

Mr. Wheeliker: We will be sure you do get a copy.

Mr. Morrison: That was to be my final request before I left the table, that you accept our report.

Senator Graham: I wonder if I might add a couple points, Mr. Morrison. In terms of reference, when you again speak with Peat Marwick, I think that they should look at the U.S. experience, both the up side and the down side. We have heard statistics quoted that in recent years the U.S. shortline success has been in the order of 85 per cent. I am sure there are those who would have supporting views with respect to that and those who would question the whole financial structure, equity, safety, and so on. I think it would be very wise for you to look at those experiences, and there is plenty of documentation available.

You should look as well at the Canadian experience, the Central Western Railway. You should look at the Goderich-Exeter line. They are really the only two examples we have at the moment of that kind in Canada.

You should also look at the Supreme Court decision as it related to the CWR line in Alberta. You should look at the National Transportation Act as it relates to regulations, and what effect a private so-called "shortline" operating in Nova Scotia has, what the implications would be for the government of Nova Scotia in terms of the adjudicatory, the regulatory, the maintenance, the safety, all of those aspects, and the costs that are related.

Mr. Morrison: We have in fact asked. Our study group are going to be giving us a verbal report on the three shortline

[Traduction]

croissance future du trafic; il s'agit là d'une stratégie qui assurera le maintien à long terme du service ferroviaire entre Truro et Sydney.

Avant d'entreprendre l'exercice, il faudra étudier les questions suivantes: quels changements pourrait-on apporter au mode d'exploitation actuel du CN pour accroître la rentabilité et, partant, l'intérêt de son propriétaire à continuer d'exploiter la voie de Truro à Sydney. Si on envisageait d'exploiter une voie secondaire, quelles mesures proposeriez-vous de négocier, en votre qualité de consultant, pour assurer l'exploitation continue de la voie ferrée? On devrait aussi prendre en considération des questions comme le partage équitable des revenus sur le trafic de transit, le bon accès à l'équipement sur les voies de raccordement et les restrictions sur l'aliénation des biens. Enfin, quel rôle pourraient jouer les autorités fédérales ou provinciales en vue d'assurer l'exploitation continue à long terme de cette voie principale?

Le président: Quand pensez-vous recevoir ce rapport?

M. Wheeliker: Nous en recevrons une ébauche le 3 mars et la présenterons à ce moment-là; puis deux semaines plus tard, nous aurons le rapport final en main.

Le président: Bien entendu, nous aimerions énormément recevoir ce rapport.

M. Wheeliker: Nous ferons en sorte que vous en receviez une copie.

M. Morrison: C'était ma dernière requête avant la fin de mon témoignage, que vous acceptiez notre rapport.

Le sénateur Graham: Je me demande si je pourrais ajouter quelques commentaires, Monsieur Morrison. En ce qui concerne le mandat—lorsque vous recommuniquerez avec les représentants de Peat Marwick, il serait peut-être bon qu'ils considèrent l'expérience américaine, les bons et les mauvais côtés. D'après les statistiques, au cours des dernières années, les voies secondaires aux États-Unis ont connu un succès de l'ordre de 85 p. 100. Je suis certain qu'il y en a qui ont une opinion favorable à leur égard et d'autres qui remettront en question la structure financière globale, l'équité, la sécurité et ainsi de suite. Je crois qu'il serait très sage que vous vous renseigniez là-dessus, et il y a beaucoup de documentation à ce sujet.

Vous devriez peut-être aussi jeter un coup d'œil sur l'expérience canadienne, la Central Western Railway; je crois que vous devriez jeter un coup d'œil sur la voie Goderich-Exeter. Ce sont vraiment les deux seuls exemples de ce genre au Canada à l'heure actuelle.

Vous devriez aussi jeter un coup d'œil à la décision rendue par la Cour suprême concernant la voie de la CWR en Alberta. Vous devriez jeter un coup d'œil aux dispositions de la Loi sur les transports nationaux qui portent sur les règlements. Quel l'effet l'exploitation de ce qu'on appelle une «voie secondaire» privée en Nouvelle-Écosse—quelles seraient les conséquences pour le gouvernement de la Nouvelle-Écosse en ce qui concerne l'arbitrage, la réglementation, la sécurité, la sûreté, tous ces aspects et les coûts connexes.

M. Morrison: En fait, nous nous sommes déjà informés. Notre groupe d'étude nous présentera un rapport verbal sur les

[Text]

users from what information they can gain. Rather than going into a detailed expensive background on them, they are going to give us a verbal one. Mr. Don MacDougall is a member of our committee from the Nova Scotia Department of Transport, and they have some legal people at Dalhousie University helping them out in doing some research insofar as the legal aspects and where the provinces are involved there.

Senator Graham: They might even be interested in reading what we call the "blues" from our committee hearings, or the actual printed testimony when it comes out.

Mr. Morrison: Yes.

The Chairman: If you include all that information which Senator Graham suggests in the Peat Marwick study and get it to us by March 3 or 4, it will save us the trouble of writing a report.

Senator Spivak: I will be very short. I want to preface my question, though, by saying that I am specially struck by the illogic of the unemployment rates, the number of jobs lost and the requirement of a Crown corporation to be economic or profitable in an area like that. I just do not understand that, given the entire context of economic policy in this country towards outlying regions. You talked about seriously entertaining the possibility of DEVCO, as you call it, purchasing the line. There was some mention of that. I just wondered what if any indication you have of provincial government policy in this regard.

Mr. Morrison: We have not been approached at all.

Senator Spivak: As an advocate or lobby for this kind of thing to the federal government?

Mr. Morrison: Other than Mr. MacDougall's involvement on our committee, we have not received any response.

Senator Spivak: They do not have any feeling as to whether it would be better to have somebody from the area buy this line and run it as opposed to American interests?

Mr. Morrison: I have not been informed of any information for or against it.

Senator Forrestall: Somebody has alluded to the fact that the NTA is now up to review its initial five years. Could I ask whether or not you could consider or have considered addressing the question of essential lines or essential services and responsibilities of government to act once any essential line or any essential service has been identified? Can you address that part, or will you address it?

Mr. Wheeliker: That will certainly be addressed in the brief that will be presented. We will certainly be looking at that.

Senator Forrestall: The only other question I have relates to the fact we have not had a brief from Marine Atlantic, from Mr. Ivany and his crew. In your discussions through the task force, have you had conversations with Marine Atlantic?

[Traduction]

trois usagers de la voie secondaire à partir des renseignements qu'ils auront pu recueillir. Plutôt que de rédiger un rapport détaillé et coûteux sur eux, ils nous en feront un de vive voix. M. Don MacDougall est membre de notre comité du ministère des Transports de la Nouvelle-Écosse, et certains juristes de l'Université Dalhousie aident ce comité dans ses recherches pour ce qui concerne les aspects juridiques et la mesure dans laquelle les provinces sont touchées.

Le sénateur Graham: Ils seraient peut-être même intéressés à lire ce que nous appelons les «feuilles bleues» des audiences qui ont été tenues devant notre comité ou encore la transcription du témoignage lorsqu'elle nous parviendra.

M. Morrison: Oui.

Le président: Si vous intégrez à l'étude de la société Peat Marwick toutes les informations auxquelles le sénateur Graham fait allusion et que nous avons cette étude en main d'ici le 3 ou le 4 mars, cela nous évitera de rédiger un rapport.

Le sénateur Spivak: Je serai bref. J'aimerais seulement mentionner, avant de poser ma question, que j'ai été particulièrement frappé par l'in vraisemblance des chiffres du taux de chômage et du nombre d'emplois perdus ainsi que par la nécessité qu'une société d'État soit viable ou rentable dans un secteur de la sorte. Je ne comprends tout simplement pas cela, compte tenu de tout le contexte de la politique économique de notre pays appliquée aux régions périphériques. Vous dites envisager sérieusement la possibilité que Devco, comme vous l'appellez, achète la voie. On en a déjà parlé. Je me demandais seulement ce que vous savez de la politique du gouvernement provincial à cet égard, si vous en savez quelque chose.

M. Morrison: On ne nous a pas approchés du tout.

Le sénateur Spivak: En tant que défenseurs de cette cause ou groupe de pression auprès du gouvernement fédéral?

M. Morrison: Outre la participation de M. MacDougall au sein de notre comité, nous n'avons reçu aucune réponse.

Le sénateur Spivak: Ils n'ont encore aucune idée quant à savoir s'il serait plus approprié que quelqu'un de la région plutôt que des intérêts américains achète la voie et l'exploite.

M. Morrison: On ne m'a fait part d'aucun pour ou contre.

Le sénateur Forrestall: Quelqu'un a mentionné que l'ONT est maintenant prête à procéder à un examen des cinq premières années. Pourrais-je savoir si vous envisageriez ou si vous avez déjà envisagé de vous pencher sur la question des voies ou des services essentiels et des responsabilités du gouvernement d'agir une fois qu'on a déterminé qu'une voie ou un service sont essentiels. Pouvez-vous vous pencher sur ce sujet, ou est-ce déjà dans vos projets?

M. Wheeliker: Le mémoire que nous déposerons traitera certainement cette question. Nous l'étudierons certainement.

Le sénateur Forrestall: Ma dernière question concerne le fait que nous n'avons pas reçu de mémoire de la société Marine Atlantic, de M. Ivany et de son équipe. Au cours de vos conversations avec le groupe de travail, avez-vous parlé aux représentants de Marine Atlantic?

[Text]

Mr. Wheeliker: I have not had conversations with him personally, but we have been in touch with Mr. Ivany. He will certainly be making a presentation.

Senator Forrestall: It is perhaps wrong to ask you this question, but does he have a view as to whether or not they are concerned about abandonment or transfer of the ownership of this line?

Mr. Wheeliker: I can say that he is very concerned with the abandonment of the line because of the effects that it will have on him and the Port of North Sydney. He is very concerned at this time. Maybe Ramsay Armitage could add more to that. You will be speaking to him later.

Senator Davey: Mr. Chairman, I will be very brief. I knew things were tough but I must say I was stunned by the 42 per cent figure. As I say, I was stunned by it. I have two questions. I hope neither of them will be offensive. First, you make a reference here at page 2 in a very cynical way about Cape Breton being rustic and charming. You do not make any reference in here at all to tourism, that I can see. Is tourism not a major industry? I always thought it was.

Mr. Wheeliker: Yes, indeed it is. Tourism certainly helps the economy greatly, specially during the four to five months that we have in the summertime. We were very blessed last year to have 61 cruise ships visit our ports, and it looks like we may hopefully get the same number this year. However, a number are going to Barcelona because of the Olympics. They certainly do create a lot of dollars in our area. Tourism was up in the area of Cape Breton this past year, whereas in every other part of the country, I guess, it was down. We have the Fortress of Lewisburg. We have the Graham Bell Museum. We have the Marconi Museum. We have the first mine in north America, 1720. You can go on and on about our tourist attractions.

Senator Davey: I was under the impression that tourism has been growing each year.

Mr. Wheeliker: It is. The spin-offs as a result of tourism just in the cruise ship industry alone created in one week last year for the people not in town, not in the stores, but the people using the wharfs, the pilots, the stevedores, \$22,000 in one week alone. At the stores they spent another \$125, roughly, per person. The shopkeepers have to hire extra people.

The statistics tell us that within five years tourists come back in another mode of transportation. They cannot come by rail because they can only come as far as Truro. But they do come by car or bus; and we get about 35 per cent of those back within five years. Tourism is very important in our area.

Mr. Morrison: It is a priority to us. However, we can't seem to make it a priority of government.

Senator Davey: Of any government?

[Traduction]

M. Wheeliker: Je ne me suis pas entretenu personnellement avec lui, mais nous avons communiqué avec M. Ivani. Il prévoyait certainement présenter un exposé.

Le sénateur Forrestall: J'ai peut-être tort de vous poser cette question, mais savez-vous s'ils se préoccupent ou non de l'abandon ou du transfert de propriété de cette voie?

M. Wheeliker: Je peux dire qu'il se préoccupe énormément de l'abandon de la voie en raison des effets que cela aura pour lui et le port de North Sydney. À l'heure actuelle, cette question le préoccupe énormément. Peut-être Ramsay Armitage pourra-t-il ajouter autre chose lorsque vous lui parlerez plus tard.

Le sénateur Davey: Monsieur le président, je serai très bref. Je savais que la situation était grave, mais je dois dire que j'ai été abasourdi par le chiffre de 42 p. 100. J'ai été vraiment abasourdi. J'ai deux questions à poser. J'espère qu'aucune ne vous offensera. En premier lieu, à la page 2, vous faites allusion, de façon très cynique, au fait que le Cap-Breton est rustique et charmant. Je constate que vous ne faites pas du tout référence au tourisme. Le tourisme n'est-il pas une industrie importante? J'ai toujours cru qu'il l'était.

M. Wheeliker: Oui, il l'est certainement. J'imagine que le tourisme aide énormément l'économie, particulièrement pendant les quatre ou cinq mois que dure l'été. Nous avons été très chanceux l'année dernière que 61 paquebots viennent mouiller dans nos ports, et il semblerait que nous puissions nous attendre à en avoir autant cette année, malgré qu'un certain nombre de ces navires se rendront à Barcelone pour les Jeux olympiques. Ils représentent certainement beaucoup d'argent pour notre région. Le tourisme était à la hausse l'année dernière dans la région du Cap-Breton, alors que dans tout le reste du pays, j'imagine, il était à la baisse. Nous avons la forteresse de Louisbourg. Nous avons le musée Graham-Bell. Nous avons le musée Marconi. Nous avons aussi la première mine en Amérique du Nord, qui date de 1720. On peut continuer longtemps au sujet de nos attractions touristiques.

Le sénateur Davey: J'avais l'impression que le tourisme augmentait chaque année.

M. Wheeliker: En effet. Les retombées du tourisme, dans le seul secteur de l'industrie des croisières, ont généré l'année dernière, en une semaine, pas pour les habitants de la région ni pour les commerçants, mais pour les personnes qui travaillent sur les quais, les pilotes et les arrimeurs, 22 000 \$ en une semaine seulement. Ils ont dépensé en moyenne 125 \$, par personne, dans les magasins. Les commerçants ont dû engager du personnel supplémentaire.

Les statistiques révèlent que les touristes reviennent dans la région en moins de cinq ans en utilisant un autre moyen de transport. Ils ne peuvent venir en train parce qu'ils ne pourraient se rendre qu'à Truro. Ils viennent plutôt en voiture ou en car; et 35 p. 100 de ces personnes reviennent en moins de cinq ans. Le tourisme est très important dans notre région.

M. Morrison: C'est notre priorité. Mais, il ne semble pas que le gouvernement y accorde la même importance.

Le sénateur Davey: N'importe quel ordre de gouvernement?

[Text]

Mr. Morrison: Yes.

Senator Davey: My other question is just some curiosity on my part. Why did you let the football team go at Cape Breton University? I am serious. There is Saint Mary's with a championship team. There is Acadia, as my friend knows. So we get a team in Cape Breton and all of a sudden it is gone.

Mr. Wheeliker: Football in Cape Breton really only started to grow about eight or ten years ago with midget football. It has not really caught on. They tried it for that one year at the university.

Senator Davey: They had good crowds.

Mr. Wheeliker: Yes, they did. I think it should have been allowed to stay—I am a football fan. I guess many people are against it and not informed about its potential.

Senator Davey: Your reference was that the people from Upper Canada did not know they were in Canada when they were there. There was a great deal of publicity from the football team alone across the country. In my judgment it is too bad that happened.

Mr. Morrison: That seems to be a problem. It seems that the only publicity that comes out of Cape Breton is bad publicity. Nobody talks about the good that is there, which is why we are interested in fighting a little bit more to bring the good to the forefront.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Morrison, for a good submission.

The Chairman: Senator Stewart, before we hear from the next witnesses, I think you have a couple of motions we could dispense with very quickly.

Senator Stewart: Mr. Chairman, the first motion relates to the various briefs. I move that the following be filed as exhibits with the Clerk of the Committee. The "following" refers to a list of the various briefs and presentations that have been sent in.

My motion, Mr. Chairman, is that the list be reordered so that the items be mentioned in the order in which the witnesses have appeared before the committee rather than alphabetically or otherwise.

The Chairman: Would you also include the Peat Marwick report in that? I know that you have not received it yet, but would that be appropriate?

Senator Stewart: The one that is now forecast?

The Chairman: Yes.

Senator Stewart: Yes, I would be prepared to make that hypothetical motion. I know you do not like anything that is hypothetical, Mr. Chairman, but assuming that there is a report put before the committee which originates with Peat Marwick, it should be filed. We understand that the Peat Marwick report is the one prepared for the Cape Breton Industrial Board of Trade.

[Traduction]

M. Morrison: Oui.

Le sénateur Davey: Ma deuxième question relève d'une simple curiosité de ma part. Pourquoi avez-vous laissé l'équipe de football se rendre à l'Université du Cap-Breton? Je suis sérieux. Il y avait l'équipe championne de Saint Mary's, et celle d'Acadia, comme le sait mon ami. Alors nous avons envoyé une équipe au Cap-Breton et, tout d'un coup, rien ne se produit.

M. Wheeliker: Le football au Cap-Breton a vraiment commencé à prendre de l'importance il y a à peine huit ou dix ans, avec l'équipe de football midget. Il n'a pas vraiment gagné en popularité depuis. On a fait un essai cette année-là à l'Université.

Le sénateur Davey: Il y avait beaucoup de monde.

M. Wheeliker: Effectivement. Je crois qu'on aurait dû permettre à l'équipe de rester—je suis moi-même un mordu du football. J'imagine que beaucoup de personnes sont contre et ne connaissent pas toutes les possibilités.

Le sénateur Davey: Votre allusion était que les personnes du Haut-Canada ne savaient pas qu'ils se trouvaient au Canada à cet endroit-là. L'équipe de football, à elle seule, a généré beaucoup de publicité dans tout le pays. À mon avis, il est dommage que cela se soit produit.

M. Morrison: Cela semble en effet être un problème. On dirait que la seule publicité qui émane du Cap-Breton soit négative. Personne ne parle des bonnes choses qu'on y trouve, et c'est la raison pour laquelle nous voulons nous battre encore un peu plus pour faire ressortir les éléments positifs.

Le président: Merci beaucoup, M. Morrison, c'était un très bon exposé.

Le président: Sénateur Stewart, avant que nous entendions les prochains témoins, je crois que vous avez quelques motions que nous pourrions régler très rapidement.

Le sénateur Stewart: Monsieur le président, la première motion concerne les mémoires. Je propose que les mémoires suivants soient déposés auprès du greffier du comité à titre de pièces à l'appui. Je fais référence ici à une liste des divers mémoires et exposés qu'on nous a expédiés.

Ma motion, Monsieur le président, porte qu'on réorganise la liste de façon à ce que les mémoires figurent dans l'ordre où les témoins se sont présentés devant le comité, plutôt que par ordre alphabétique ou autrement.

Le président: Y incluriez-vous aussi le rapport de Peat Marwick? Je sais que vous ne l'avez pas encore reçu; mais cela serait-il approprié?

Le sénateur Stewart: Celui que nous prévoyons recevoir?

Le président: Oui.

Le sénateur Stewart: Oui, je serais prêt à faire cette motion hypothétique. Je sais que vous n'aimez pas les situations hypothétiques, Monsieur le président. Mais si l'on pose en hypothèse qu'un rapport déposé devant le comité provient de Peat Marwick, il devrait être classé. Nous croyons comprendre que le rapport de Peat Marwick est celui qui a été préparé pour le Cape Breton Industrial Board of Trade.

[Text]

The Chairman: Is it agreed, honourable senators?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: You also have a second motion, do you not, Senator Stewart?

Senator Stewart: The second motion refers to an item that came up last Thursday relative to the use of the declaratory power. I believe the committee has been provided through its staff with information from CN which shows that the declaratory power has been used before now in reference to these lines of railway.

I move that the communication from CN on this point be appended at an appropriate place in our record. If it can be done, it should be appended to our *Minutes* of last Thursday's meeting, or of today's meeting.

(See Appendix TC-1)

The Chairman: Is it agreed, honourable senators?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Mr. Armitage, please. This is our last submission for the day.

I remind honourable senators during this respite that we meet at 9 a.m. on Thursday next. Notices have already been sent out. We will meet at 4 p.m. on Thursday, hopefully, and possibly in the evening. That is just a caution.

Welcome, Mr. Armitage.

Mr. Ramsay Armitage, General Manager, Atlantic Provinces Transportation Commission: Thank you, Mr. Chairman. We certainly welcome this opportunity to present our views. We commend the Senate and the members of this committee for calling the inquiry.

First, I would like to start by introducing myself. I am Ramsay Armitage. I am General Manager of the Atlantic Provinces Transportation Commission. I have with me Peter Vuillemot who is the Assistant General Manager. There has been some reference to comfort zones here this morning. I would like to refer to Peter as my comfort zone when it comes to questions, since I am sure that I will be relying on him.

Our position is very simply that we support the sale of the Truro to Sydney line. We feel that the sale should be allowed to proceed, provided that certain safeguards are put in place. You have heard that before of course, Mr. Chairman. These safeguards would be to ensure the security of the line and the rail service in the area into the foreseeable future.

I thought I would put our position right at the beginning. However, with your permission, and I realize that time is of the essence since we are the last presenters here this morning, I would like to highlight a bit of background so that you may understand why we have arrived at that position.

In doing so, of course, I should make members of the committee aware of what the Atlantic Provinces Transportation Commission is. We are an advisory organization which represents the interest of producers and manufacturers in the Atlantic provinces in matters of transportation. We are financially

[Traduction]

Le président: Êtes-vous d'accord, Messieurs les sénateurs?

Des voix: D'accord.

Le président: Vous avez une deuxième motion, n'est-ce pas, sénateur Stewart?

Le sénateur Stewart: La deuxième motion concerne une question soulevée jeudi dernier au sujet de l'utilisation du pouvoir déclaratoire. Je crois que le comité a obtenu, par l'entremise de son personnel, des renseignements qui montrent que des représentants du CN ont eu recours au pouvoir déclaratoire auparavant pour ces chemins de fer.

Je propose que les renseignements obtenus du CN, à ce stade-ci, soient joints en annexe à notre dossier. Si cela est possible, on devrait les annexer au procès-verbal de notre réunion de jeudi dernier ou de la réunion d'aujourd'hui.

(Voir Annexe TC-1)

Le président: Êtes-vous d'accord, messieurs les sénateurs?

Des voix: D'accord.

Le président: M. Armitage, je vous prie. C'est le dernier exposé de la journée.

Je profite de la période de battement pour vous rappeler, Messieurs les sénateurs, que nous nous réunirons jeudi prochain à 9 h. Des avis de convocation ont déjà été émis. Nous nous réunirons à 16 h jeudi, avec un peu de chance, et peut-être en soirée. Il s'agit simplement d'un rappel.

Bienvenue, Monsieur Armitage.

M. Ramsay Armitage, directeur général, Commission des transports des provinces de l'Atlantique: Merci, Monsieur le président. Nous apprécions assurément l'occasion de présenter notre opinion. Nous félicitons le Sénat et les membres du comité d'avoir demandé la tenue d'une enquête.

J'aimerais d'abord me présenter. Je m'appelle Ramsay Armitage. Je suis directeur général de la Commission des transports des provinces de l'Atlantique. M. Peter Vuillemot, directeur général adjoint, m'accompagne. On a fait référence à quelques reprises ce matin, à des «zones de sécurité». J'aimerais m'en remettre à Peter pour assurer ma «sécurité» pendant la période de questions, car je sais déjà que je ferai appel à lui.

Notre position est simple: nous appuyons la vente de la voie reliant Truro à Sydney. Nous croyons que la vente devrait être conclue, sous réserve que certaines mesures de protection soient d'abord mises en place. Mais vous le savez déjà, Monsieur le président. Ces mesures viseraient à garantir la sécurité de la voie et du service ferroviaire dans la région dans un avenir rapproché.

J'avais l'intention d'énoncer notre position dès le début. Cependant, avec votre permission, et je sais que chaque minute compte étant donné que nous sommes les derniers à nous présenter ici ce matin, j'aimerais vous fournir quelques renseignements généraux qui vous permettront de comprendre notre position.

Ce faisant, bien entendu, j'aimerais bien sensibiliser les membres du comité à la nature de la Commission de transport des provinces de l'Atlantique. Nous sommes une organisation de consultation qui représente les intérêts des producteurs et des fabricants des provinces de l'Atlantique dans le secteur des

[Text]

supported by the governments of the four Atlantic provinces. Our objective is simply to obtain for persons and industries in the Atlantic provinces the best transportation services possible at a cost which will permit the products of the region to compete in markets of Canada and the world, which is a very difficult mandate, you can be sure.

As a bit of background to the position that we have presented here this morning, in 1987, the APTC, undertook, through its own initiative, a study of the impact of future changes in railway services in the Maritime provinces. Even before deregulation or regulatory reform on January 1, 1988, the handwriting was on the wall that the whole framework in terms of the railway system and the abandonment process was to undergo major changes. In anticipation of that we undertook this study.

Mr. Chairman, I am not necessarily suggesting this as an exhibit, but for the use of the committee perhaps as a research document if you wish, I would like to table a copy of that study entitled, *The Impact of Future Changes in Railway Services in the Maritime Provinces*.

Senator Graham: What was the date of that study?

Mr. Armitage: May of 1987. The study reveals a projection we made back then that some 49 per cent—a prediction, really—of the operational rail lines in the Maritime provinces would be abandoned in the course of a five-year period. That five-year period, frankly, is coming close to a end.

Senator Corbin: That is 49 per cent in terms of what, mileage of laid railway, business figures, or what?

Mr. Armitage: That is a good question, senator. First, I am referring to the three Maritime provinces. I am speaking of the railway system operated within those provinces at the time we commenced our study in May of 1987. So we are speaking of the system that was then in place and to what extent that system would be lost through abandonments in the future. We were looking into a five-year forecast.

Senator Corbin: Are we talking about railway line miles or what?

Mr. Armitage: Yes, railway line miles.

Senator Corbin: That distorts the whole picture, I am afraid.

Mr. Armitage: Frankly, we were perhaps a little too pessimistic, but additional time may still prove that prediction right. In fact, in our brief, Senator Spivak and gentlemen, you will see a table which identifies the degree of abandonments that have taken place since the very date of our study up to the present time. You will have observed that the total rail system in the three maritime provinces as of April 1, 1987—and this may help to clarify the point that Senator Corbin raised—amounted to 2,422 miles. Of that mileage, 922 miles roughly

[Traduction]

transports. Notre financement est assuré par le gouvernement des quatre provinces de l'Atlantique. Notre objectif est tout simplement d'obtenir, au nom des particuliers et des industries des provinces de l'Atlantique, les meilleurs services de transport qui soient à un coût qui permet d'offrir des produits concurrentiels au Canada et dans le monde entier—et soyez assurés qu'il s'agit là d'un mandat très exigeant.

En guise d'informations sur la position que nous avons présentée ici ce matin, précisons qu'en 1987, la CTPA a entrepris, de son propre chef, une étude sur les répercussions des changements futurs dans le secteur des services ferroviaires pour les provinces maritimes. Même avant la déréglementation ou la réforme réglementaire qui a débuté le 1^{er} janvier 1988, il était déjà évident que la structure globale, c'est-à-dire le réseau ferroviaire et le processus d'abandon, devait subir des changements de taille. En prévision de cette éventualité, nous avons entrepris l'étude.

Monsieur le président, je ne tiens pas à ce que notre document serve de pièce à l'appui, mais j'aimerais déposer un exemplaire de cette étude intitulée: «The Impact of Future Changes in Railway Services in the Maritime Provinces» qui pourra servir au comité en tant que document de recherche, en quelque sorte.

Le sénateur Graham: Quand cette étude a-t-elle été effectuée?

M. Armitage: Mai 1987. Dans cette étude, à l'époque, nous avions estimé que 49 p. 100—il s'agit d'une prévision, vraiment—des voies ferrées opérationnelles dans les provinces maritimes seraient abandonnées sur une période de cinq ans. Franchement, nous sommes près de l'échéance.

Le sénateur Corbin: Que représente ce pourcentage—le nombre de milles en chemin de fer, des chiffres d'affaires, ou quoi?

M. Armitage: C'est une bonne question, Monsieur le sénateur. D'abord, je fais allusion ici aux trois provinces maritimes. Je parle également du réseau ferroviaire qui était exploité dans ces provinces au moment où nous avons entrepris notre étude en mai 1987. Nous parlons donc du réseau en place à l'époque et tentons de déterminer jusqu'à quel point des sections de ce réseau seront abandonnées. Nos prévisions portaient sur cinq ans.

Le sénateur Corbin: Lorsque nous parlons de milles, s'agit-il de la longueur des tronçons de chemin de fer?

M. Armitage: Oui, ces milles représentent la longueur des tronçons de chemin de fer.

Le sénateur Corbin: Je crains que cela n'embrouille le tableau d'ensemble.

M. Armitage: Franchement, nous avons peut-être été un peu trop pessimistes; toutefois, le temps pourrait toujours nous donner raison. En fait, Sénateur Spivak, Messieurs, vous verrez, dans notre mémoire, un tableau qui montre le degré d'abandon que nous avons atteint depuis la date à laquelle nous avons effectué notre étude jusqu'à ce jour. Vous aurez constaté qu'au 1^{er} avril 1987 le réseau ferroviaire complet établi dans les trois provinces de l'Atlantique—et cela pourrait peut-être aider à préciser la question soulevée par le sénateur

[Text]

have been abandoned, which represents 38 per cent of the rail lines in the three maritime provinces. We anticipate further abandonments in this current year.

The Chairman: How many miles of those 921 have been torn up?

Mr. Armitage: Certainly not all of them. Some of them are being contested through the federal courts, but a very large proportion of the lines that have been identified there have, in fact, been torn up and disbanded.

Senator Corbin: You are talking about CN and CP?

Mr. Armitage: Yes, indeed we are, yes. The point we are really leading up to here is that no other area of Canada has suffered such a degree of rail network reduction during that period of time and this has, of course, increased our concern about the future of the railway system in the Atlantic region.

Apart from our own APTC study, the Province of Nova Scotia has taken other studies and reference has been made to those earlier. Specifically, the Peat Marwick study was referenced. That study concluded that the abandonment of the Truro-Sydney line would substantially harm certain shippers who depend upon rail service. That information has been brought before you and I will not spend time on that point.

However, I would like to lead up to this point, Mr. Chairman, which is of paramount importance to the shippers in the region—and we have interviewed a number of them—that being the continuation of rail carload service adequate to meet their needs. That is what they want, and that is what, perhaps, we are advocating should be the case, on their behalf.

Shippers are less concerned that CN must be the operator of the line, and have expressed a willingness to cooperate, in fact, with the shortline operator. I think you have seen some evidence of that in the witnesses who were here this morning. However, they also want some assurance, or maybe absolute assurance, that service will continue, and that a shortline operator will not be able to acquire the line with the intention of allowing the service to deteriorate and then selling the assets after a short period of time. Shippers feel that if adequate safeguards could be put in place by governments and CN to ensure the continued operation of the line, a shortline operator would be able to adequately serve their needs.

I would like to also quickly mention another aspect of our submission which refers to the concept of an essential rail network. This is something that we in the APTC have been advocating for the last two to three years. This is not new to us. It may be new to some other parts of Canada that have not experienced the same degree of abandonments that we have had.

We feel this is a very important initiative that was first started by the National Transportation Agency at the direction of the Minister of Transport and, more currently, is under

[Traduction]

Corbin—le réseau en place à l'époque s'étendait sur 2 422 milles. Là-dessus, on a abandonné 922 milles, ce qui représente 38 p. 100 des voies de chemin de fer en place dans les trois provinces de l'Atlantique. Nous prévoyons que d'autres abandons auront lieu au cours de l'année.

Le président: Combien de ces 921 milles ont été coupés?

M. Armitage: Sûrement pas tous. Certains ont fait l'objet de contestations portées devant les tribunaux fédéraux; cependant, une très grande proportion des voies mentionnées dans notre document ont, en fait, été coupées et démantelées.

Le sénateur Corbin: Parlez-vous du CN et du CP?

M. Armitage: Oui, effectivement, oui. Ce que nous tentons réellement de prouver ici est qu'aucune autre région du Canada n'a été autant touchée par la réduction du réseau ferroviaire pendant cette période, ce qui, bien sûr, nous a rendus encore plus inquiets quant à l'avenir des réseaux ferroviaires dans la région de l'Atlantique.

Outre l'étude de la CTPA, la Nouvelle-Écosse a effectué d'autres études, auxquelles on a fait référence plus tôt. On a particulièrement cité l'étude de Peat Marwick. Cette étude a permis de conclure que l'abandon du tronçon Truro-Sydney nuirait considérablement à certains expéditeurs qui dépendent des services ferroviaires. Ces renseignements vous ont été fournis, et je n'y consacrerai pas de temps.

Toutefois, j'aimerais arriver à souligner une question, M. le président, qui est d'importance primordiale pour les expéditeurs de la région—et nous en avons rencontré un certain nombre—c'est-à-dire le maintien d'un service de transport ferroviaire capable de répondre à leurs besoins. C'est ce qu'ils veulent, et c'est ce que, peut-être, nous préconisons en leur nom.

Les entreprises d'expédition sont moins préoccupées par le fait que l'exploitation du tronçon doit être confiée au CN; en fait, elles se sont dites prêtes à coopérer avec l'exploitant de voies secondaires. Je crois que les témoins que vous avez entendus ce matin vous en ont fourni certaines preuves. Cependant, les expéditeurs demandent également l'assurance, voire l'assurance absolue, que le service sera maintenu et qu'un exploitant de réseau secondaire ne sera pas en mesure d'acquiescer les voies dans l'intention de laisser le service se détériorer et de vendre ensuite les biens après peu de temps. Les expéditeurs considèrent que si les gouvernements et le CN pouvaient mettre en place des garanties adéquates concernant le maintien de cette voie un exploitant de voies secondaires pourrait répondre convenablement à leurs besoins.

J'aimerais également souligner rapidement un autre aspect de notre mémoire, où on mentionne le concept d'un réseau ferroviaire essentiel. C'est une question que la CTPA préconise maintenant depuis deux ou trois ans. Cela n'a rien de nouveau pour nous. Par ailleurs, cela pourrait être inusité dans certaines autres régions du Canada, qui n'ont pas été touchées autant que nous par les abandons.

Nous croyons qu'il s'agit d'une initiative très importante mise de l'avant par l'Office national du transport, à la demande du ministre des Transports et qui, actuellement, fait

[Text]

review by a national rail study committee. We have just recently made a submission to that committee, and some of the points that we made to them are highlighted in our brief. We therefore support the need for an overall strategy for preserving an essential or core railway network which would have the objective of preventing the abandonment of rail lines that are essential to regional economic development.

In addition to identifying our criteria to select lines as part of an essential network, at least for the Atlantic region, we have identified some examples of lines that we feel fall within the criteria that is outlined in our submission. It is pertinent to point out that we feel the Truro-Sydney line fits the model or criteria for an essential rail network.

We have taken the position that this is exceptionally important because of the ongoing need, really, for a balanced and competitive transportation system for our region, the Atlantic region of Canada, offering all modes of transport, including rail. We feel it is imperative that an essential rail network be identified and procedures promptly established to prevent the abandonment of those lines.

Just to sum up, Mr. Chairman, the APTC feels that the Truro-Sydney line is very important to the future needs of not only that region of Nova Scotia but indeed to the very future of the railway system in our region. We feel if that line should be lost to the rest of the system, through abandonment or through an unsuccessful shortline operator, that the rest of the system may have difficulty sustaining itself because of the loss of the feeder traffic involved there.

In our submission, as you have heard from some others, we have identified a number of safeguards. I hesitate to identify them specifically. If any of the senators might wish to question that, I will certainly welcome it. There are no less than five safeguards highlighted in our brief that we feel are essential in order to justify and permit the sale of the line to an independent shortline operator.

The Chairman: On page 8, are those the safeguards?

Mr. Armitage: Yes, they are.

The Chairman: I wonder if you would read them into the record.

Mr. Armitage: I would be pleased to do that. Number one is that CN, or some other third party, federal/provincial government, retain the ownership of the roadbed and the land assets. You will be aware at this point that the Province of Nova Scotia recommended as one possibility, in their submission to you, that the federal government retain the land and lease it to a shortline operator. That was one of the safeguards.

A second is that a shortline operator have protection from loss of traffic due to CN intermodal marketing activities. That is a rather difficult one but we feel it is one that needs attention. Number three is that the contract with CN—that is the contract that would be between CN and a buyer, a shortline

[Traduction]

l'objet d'un examen par un comité national d'étude sur les chemins de fer. Nous avons tout récemment soumis un mémoire à ce comité; certaines des questions que nous y avons soulevées sont soulignées dans notre mémoire. Nous convenons donc du besoin d'une stratégie générale en vue de la préservation d'un réseau ferroviaire essentiel ou clé, stratégie qui viserait, en fait, à empêcher l'abandon de voies ferroviaires essentielles à l'expansion économique régionale.

En plus d'avoir défini nos critères de sélection pour les voies appartenant à un réseau essentiel, du moins dans la région de l'Atlantique, nous avons cerné quelques exemples de réseaux, qui, selon nous, répondent aux critères établis dans notre mémoire. Il est pertinent de souligner qu'à notre avis le tronçon Truro-Sydney répond aux critères d'un réseau ferroviaire essentiel.

Nous considérons cela exceptionnellement important, compte tenu du besoin vraiment constant d'un réseau de transport équilibré et concurrentiel comportant tous les modes de transport, y compris le transport ferroviaire, dans notre région, la région de l'Atlantique. Nous croyons qu'il faut absolument définir un réseau ferroviaire essentiel et établir sans tarder des procédures, afin d'empêcher l'abandon de ces voies.

En résumé, M. le président, la CTPA considère que le tronçon Truro-Sydney est très important non seulement en ce qui concerne les besoins futurs de la région de la Nouvelle-Écosse, mais en fait pour l'avenir proprement dit des services ferroviaires dans notre région. Nous croyons que si ce tronçon devait être détaché du réseau, que ce soit en raison de son abandon ou de l'échec d'un exploitant de voie secondaire, on pourrait avoir de la difficulté à maintenir le reste du réseau, à cause de la perte du trafic que ce tronçon lui amenait.

Dans notre présentation, comme certains autres témoins vous l'ont affirmé, nous avons défini un certain nombre de garanties. J'hésite à les énumérer. Si l'un des sénateurs souhaite obtenir plus de renseignements à ce sujet, je me ferai sûrement un plaisir de les lui fournir. Dans notre mémoire, nous avons souligné pas moins de cinq garanties que nous jugeons essentielles afin de justifier et d'autoriser la vente du tronçon à un exploitant de voie secondaire.

Le président: Ces garanties figurent-elles à la page 8?

M. Armitage: Oui, c'est cela.

Le président: Accepteriez-vous de les lire pour qu'on les inscrive au dossier.

M. Armitage: Avec plaisir. La première garantie est la suivante: le CN, ou une autre tierce partie—le gouvernement fédéral ou provincial—doit demeurer propriétaire de l'emprise et des biens mobiliers. Vous savez maintenant que la Nouvelle-Écosse, dans la présentation qu'elle vous a soumise, a recommandé la possibilité que le gouvernement fédéral conserve le terrain et le loue à un exploitant de voie secondaire. C'était une des garanties.

Deuxièmement, l'exploitant de voie secondaire devait être protégé contre une perte de trafic découlant des activités de marketing des services intermodaux du CN. Même si l'on peut avoir assez de difficulté à mettre cette garantie en place, nous croyons qu'elle mérite notre attention. Troisièmement, le con-

[Text]

operator—must have favourable terms concerning division of rates, revenue settlements, car supply, interchange of traffic, liability claims, operating agreements, and perhaps other areas.

Number four is that the sale price and other contract terms be sufficient to discourage insincere purchases—purchasers, perhaps, would be a better word. Finally, number five is that the prospective purchaser be required to provide a business plan and details of the capitalization for approval by the agency—the agency, of course, being the National Transportation Agency—when it is considering an agreement for the conveyance of the line under section 8 (3) of the National Transportation Act (1987).

Before I highlight our concluding paragraph, Mr. Chairman, and this is not part of our written submission, we would also direct your attention to a possible problem or shortcoming in terms of the Maritime Freight Rates Act and its application to rail transportation that takes place in the Atlantic region. The problem that we see is, if the Truro-Sydney line were sold and it became an independent operation of what we will call a shortline operator, the ability of that shortline operator, if indeed it was placed under provincial charter, to obtain the benefits under the Maritime Freight Rates Act under the present legislation, would be excluded. I am not expressing that exceptionally well but, in fact, we see that they would be excluded from the provisions of the Maritime Freight Rates Act as a provincially chartered company.

There are examples historically, going back to the days when Newfoundland and P.E.I. had railways, of where it was necessary for some lines, which would otherwise be provincial railways in the four Atlantic provinces, to become federally chartered and, in fact, declared to be for the general advantage of Canada in order to qualify for the provisions of the Maritime Freight Rates Act. That conclusion is based on the understanding that the Maritime Freight Rates Act applies only to federally regulated railways. I felt that I should draw that to your attention. It is something that you will no doubt want to examine.

To conclude our submission, the primary concern of shippers on the Truro-Sydney rail line, and of the APTC, is that rail service adequate to meet shipper's needs is maintained. Given the apparent unwillingness of CN to continue operations between Truro and Sydney, a shortline operation may offer the best hope of continuing rail service in the area. However, other safeguards are required to ensure that a capable shortline operator is found and given a fair opportunity to develop a successful operation. Shippers also require assurance that the prospective shortline operator is capable and interested in providing service over the long term.

[Traduction]

trac conclu avec le CN—c'est-à-dire le contrat qui lierait le CN et un acheteur, un exploitant de voie secondaire—doit contenir des conditions favorables concernant la répartition des taux, l'établissement du revenu, l'approvisionnement en wagons, l'alternance du trafic, les réclamations d'assurance, les accords d'exploitation, et peut-être d'autres questions.

Quatrièmement, le prix et les autres dispositions contractuelles doivent suffire pour décourager les achats malhonnêtes—peut-être que le terme «acheteur» conviendrait mieux. Enfin, l'acheteur éventuel devrait être obligé de soumettre un plan d'entreprise et des détails concernant la capitalisation à l'organisme—il s'agirait bien sûr de l'Office national du transport—pour son approbation, s'il envisageait un accord de transfert de la voie au titre du paragraphe 8(3) de la Loi de 1987 sur les transports nationaux.

M. le président, avant de souligner nos commentaires de conclusion—et cela ne fait pas partie de notre présentation écrite—nous aimerions également attirer votre attention sur une faille ou un problème qui risque d'être entraîné par la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes et de son application au transport ferroviaire effectué dans la région de l'Atlantique. Le problème que nous constatons est que si le tronçon Truro-Sydney était vendu et relevait de ce que nous appellerons un exploitant de voie secondaire indépendant, la capacité de cet exploitant de voie secondaire—s'il était de fait visé par une charte provinciale—d'obtenir les avantages prévus par la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes compte tenu dans la législation actuelle serait exclue. Je n'emploie pas tout à fait les meilleurs termes; toutefois, nous constatons effectivement que ces exploitants, en tant que sociétés à charte provinciale, seraient exclus des dispositions de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes.

L'histoire—si on remonte à l'époque où Terre-Neuve et l'Île-du-Prince-Édouard étaient dotées de chemins de fer—nous fournit des exemples où il a fallu que certaines voies de chemin de fer, qui auraient dû relever des quatre provinces de l'Atlantique, soient régies par une charte fédérale et, en fait, reconnues comme des voies au service de l'ensemble du Canada, afin de pouvoir être visées par les dispositions de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. Cette conclusion se fonde sur l'entente selon laquelle cette loi ne s'applique qu'aux chemins de fer réglementés par le gouvernement fédéral. J'ai cru bon de porter cette question à votre attention. Vous voudrez sans doute l'examiner.

En conclusion, la principale préoccupation des expéditeurs qui utilisent la voie Truro-Sydney, et celle de la CTPA, est le maintien d'un service ferroviaire suffisant pour répondre aux besoins des expéditeurs. Étant donné que, manifestement, le CN ne veut pas maintenir l'exploitation du tronçon Truro-Sydney, un exploitant de voie secondaire pourrait offrir des meilleures chances de préserver le service ferroviaire dans cette région. Toutefois, il faut prévoir d'autres garanties afin de trouver un exploitant de voie secondaire compétent et de lui fournir toutes les chances possibles de mettre sur pied une entreprise fructueuse. Il faut également garantir aux expédi-

[Text]

It is incumbent upon the federal government to provide such adequate safeguards as may be required to assure shippers in the area of continued rail service. Without the provision of safeguards to ensure the continuation of service adequate to meet the shippers' needs, the sale of the Truro to Sydney rail line to a shortline operator should not be permitted.

In other words, Mr. Chairman, you can see that we support the concept but with conditions. Thank you very much.

The Chairman: Thank you, Mr. Armitage, for a very thoughtful brief with a lot of new suggestions. You are of the view that it is incumbent upon the Government of Canada to provide adequate safeguards. You use the word "incumbent". What do you mean by incumbent?

Mr. Armitage: That is a good question. In a sense it might sound a little strong. However, we feel that without rail service—and you have heard other testimony to this effect this morning—the ability of industry in that region of Canada to sustain their position in the marketplace will be in jeopardy. So there is certainly an economic need that is supported by the provision of rail service.

Mr. Peter Vuillemot, Assistant General Manager, Atlantic Provinces Transportation Commission: That also stems from the feeling that at the time this country was put together in Confederation the federal government undertook certain obligations in regard to transportation. There is a feeling, certainly in the Atlantic region, that the federal government may be pulling back from some of those obligations and that that should not be the case, that the federal government should be maintaining those obligations rather than pulling back.

The Chairman: Do you mean moral obligations or legal obligations?

Mr. Vuillemot: Probably moral obligations; certainly not legal obligations that we can foresee in the case of this line.

Mr. Armitage: To help clarify our position, our position is like a two-pronged approach. First, speaking on behalf of the shippers, we do not object to the sale of the line and that it be done with the objective of a commercially successful venture and that it be economically viable. That would be in everyone's interest. That certainly is the first objective. We see that objective enhanced by certain requirements or safeguards that would be placed as a condition of the sale. That is prong one of the two-prong approach. We hope that that would be successful and the second prong would not be necessary.

The second prong goes back to this concept of an essential rail network. This perhaps reflects on the word "incumbent on the Government of Canada to ensure that rail service is not lost. We are speaking of more than just the Truro to Sydney line. We are speaking of the future of rail transportation for

[Traduction]

teurs que l'exploitant de voie secondaire éventuel est compétent et intéressé à fournir un service à long terme.

Le gouvernement fédéral a la responsabilité de fournir les garanties suffisantes qui pourraient se révéler essentielles afin d'assurer les expéditeurs de la région du maintien du service ferroviaire. Si rien ne garantit le maintien d'un service suffisant pour répondre aux besoins des expéditeurs, la vente de la voie ferroviaire Truro-Sydney à un exploitant de voie secondaire ne devrait pas être autorisée.

Autrement dit, Monsieur le président, vous pouvez constater que nous appuyons le concept, mais à certaines conditions. Merci beaucoup.

Le président: Merci, Monsieur Armitage, de votre mémoire très réfléchi et de vos nombreuses suggestions. Selon vous, le gouvernement du Canada a la responsabilité de fournir des garanties adéquates. Vous employez le terme «responsabilité». Que voulez-vous dire par responsabilité?

M. Armitage: C'est une bonne question. Dans un sens, cela pourrait sembler un peu fort. Cependant, nous croyons que sans service ferroviaire—vous avez entendu d'autres témoignages à ce sujet ce matin—la capacité de l'industrie de cette région du Canada de maintenir sa position dans le marché sera compromise. Le service ferroviaire vient donc sûrement appuyer un besoin économique.

M. Peter Vuillemot, directeur général-adjoint, Commission des transports des provinces de l'Atlantique: C'est aussi parce qu'on a l'impression qu'au moment de la création de la Confédération canadienne le gouvernement fédéral a pris certains engagements envers le secteur des transports. On a l'impression, sûrement dans la région de l'Atlantique, que le gouvernement fédéral pourrait se soustraire à certaines de ses obligations, chose qu'il ne devrait pas faire; on croit qu'il devrait plutôt s'acquitter de ses obligations.

Le président: Parlez-vous d'obligations morales ou légales?

M. Vuillemot: Ce sont probablement des obligations morales. Nous ne pouvons sûrement pas prévoir d'obligations légales en ce qui concerne ce tronçon.

M. Armitage: Afin de préciser notre position, disons que nous abordons la question de deux points de vue. D'abord, du point de vue des expéditeurs, nous ne nous opposons pas à la vente du tronçon, ni à ce qu'elle entraîne la mise en place d'une entreprise fructueuse commercialement et à ce qu'elle soit économiquement viable. Cela servirait les intérêts de chacun. C'est sûrement l'objectif de chacun. C'est sûrement l'objectif principal. Nous pensons que l'on atteindrait plus facilement cet objectif en incorporant certaines exigences ou garanties aux conditions de la vente. C'est le premier des deux points de vue dont nous abordons la question. Nous espérons que cette première approche se révélera fructueuse, rendant la seconde inutile.

Le second point de vue remonte au concept d'un réseau ferroviaire essentiel. Cela reflète peut-être la «responsabilité» du gouvernement du Canada de veiller à ce que le service ferroviaire ne soit pas éliminé. Cela ne touche pas uniquement le tronçon Truro-Sydney. Nous parlons de l'avenir du transport

[Text]

our region. So the second prong is that if this transaction takes place and it is not successful, the Government of Canada must take step to ensure that there is ongoing rail service, whether it be in the hands of an independent operator or a Crown agency again. So the second prong is the essential rail network concept, which is one that would envisage government subsidization, of course.

The Chairman: One of our colleagues mentioned a rather fascinating thing the other day. He asked whether we might be in the middle of examining a test case here for the future of the entire country. We are restricting ourselves to Truro-Sydney. Well, as matter of fact, Senator Graham's first motion did not restrict it but we knew we would be branching out. Do you think we are into a kind of test case, looking at something that may be an epidemic in a few years time?

Mr. Armitage: Indeed I do. I think there is much more than the Sydney line at stake here because it reflects on the future of rail transportation in Canada. It is not only the Truro to Sydney line that has the problem of long-term viability. There are many others. That is not to say that we at the APTC are against abandonment per se. We are not against abandonment of little used rail lines. We have never opposed railway abandonment in that context at all. But there comes a point when, if you are going to lose a very important means of transportation which is going to take away from the ability of our industry to compete, steps need to be taken to ensure that it does not happen.

Senator Graham: Mr. Chairman, I want to welcome the witnesses as well. Do you represent, lobby on behalf of, or support, whatever the correct term is, all modes of transport in Atlantic Canada?

Mr. Armitage: Yes indeed we do, sir. I should qualify that though. We do not really lobby on behalf of transportation companies. We lobby on behalf of the interests of shippers, which interests very often are in common with the interests of transportation companies.

Senator Graham: Where would you say that the heaviest emphasis would be? Is it on rail, highways, water, air?

Mr. Armitage: If you asked me that question 25 years ago, and I was around 25 years ago, I would have had to say that rail was the predominant thing. But certainly it has changed in more recent years and a lot of our activity in terms of advising shippers pertains to highway transportation, but also marine transportation as well.

Senator Graham: You lost a couple of horses along the way in Newfoundland and Prince Edward Island.

Mr. Armitage: That is absolutely true.

Senator Graham: You are financially supported by the governments of the four Atlantic provinces. Is that your sole support? Do you have any other sources of revenue such as the federal government?

[Traduction]

ferroviaire dans notre région. Le second point de vue suppose que cette transaction ait lieu, mais qu'elle échoue; le gouvernement du Canada doit alors prendre des mesures pour veiller au maintien du service ferroviaire, peu importe qu'il relève d'un exploitant indépendant ou de nouveau d'un organisme d'État. Le second point de vue est donc le concept d'un réseau ferroviaire essentiel, qui supposerait, bien sûr, que le gouvernement envisage d'accorder des subventions.

Le président: L'un de nos collègues a fait un commentaire plutôt fascinant l'autre jour. Il a demandé si nous n'étions pas en train d'examiner un projet pilote en vue de son application dans tout le pays. Nous nous limitons à la voie Truro-Sydney. Eh bien, en fait, le sénateur Graham, dans sa première motion, ne limitait pas la question; toutefois, nous savions que nous l'élargirions. Croyez-vous que nous sommes en train d'étudier un cas pilote, qui pourrait prendre les proportions d'une épidémie d'ici quelques années?

M. Armitage: Je le crois effectivement. Je crois que beaucoup plus de facteurs sont actuellement en jeu que la seule voie de Sydney, car cette situation reflète l'avenir du transport ferroviaire au Canada. Le problème de la viabilité à long terme ne touche pas uniquement le tronçon Truro-Sydney. Il en touche bien d'autres. Cela ne veut pas dire que la CTPA s'oppose à l'abandon proprement dit. Nous ne nous opposons pas à l'abandon de voies ferrées peu utilisées. Nous ne nous sommes jamais opposés à l'abandon d'un chemin de fer dans ce contexte. Cependant, il vient un temps où, si on risque de perdre un moyen de transport très important et d'éliminer par le fait même la capacité de notre industrie d'affronter la concurrence, il faut prendre certaines mesures pour empêcher cela.

Le sénateur Graham: Monsieur le président, je veux aussi souhaiter la bienvenue aux témoins. Êtes-vous le représentant, le défenseur ou l'intermédiaire, quel que soit le terme juste, de tous les modes de transport de la région de l'Atlantique?

M. Armitage: Oui, c'est effectivement cela, Monsieur. Je devrais cependant ajouter quelque chose. Nous n'exerçons pas vraiment de pression au nom des sociétés de transport. Nous exerçons des pressions au nom des expéditeurs, qui ont très souvent des intérêts communs avec les sociétés de transport.

Le sénateur Graham: Où diriez-vous que nous devrions surtout mettre l'accent? Est-ce sur les chemins de fer, les routes, le transport maritime, le transport aérien?

M. Armitage: Si vous m'aviez posé cette question il y a 25 ans—et si j'avais travaillé dans le domaine il y a 25 ans—je vous aurais dit que le transport ferroviaire primait. Cependant, la situation a changé au cours des dernières années; et, en tant que conseillers auprès des expéditeurs, nous œuvrons surtout dans le secteur du transport routier, ainsi que dans celui du transport maritime.

Le sénateur Graham: Vous avez perdu quelques joueurs en cours de route, soit Terre-Neuve et l'Île-du-Prince-Édouard.

M. Armitage: C'est tout à fait vrai.

Le sénateur Graham: Vous recevez un soutien financier du gouvernement des quatre provinces de l'Atlantique. Est-ce là votre unique soutien? Avez-vous d'autres sources de revenu, notamment le gouvernement fédéral?

[Text]

Mr. Armitage: No, none from the federal government. Special contracts probably produce 10 per cent of our revenue and the balance is from the four Atlantic provincial governments.

Senator Graham: At one point you said that you support the sale of the Truro-Sydney line provided there are safeguards built in, then at another point you said you do not object to the sale of the Sydney line.

Mr. Armitage: That was probably a poor choice of words on my part. We in fact do support the sale of the Sydney line given the circumstances as we have outlined them in our submission, because we feel that the potential for ongoing success and viability may be enhanced by a shortline operator on the understanding, and the premise, I guess, that the cost of that kind of a structure could be substantially less than the existing national carrier. Labour costs, of course, would be a significant factor in that situation.

Senator Graham: Have you looked closely at the three potential buyers? Do you know anything about them?

Mr. Armitage: No, we have not. We have just received a very brief profile of their structure.

Senator Graham: Have you taken an in-depth look at the U.S. experience with respect to shortlines?

Mr. Armitage: Not really, other than that there is a short chapter in the study that I referred to earlier in terms of the impact of future changes in railway services in the Maritime provinces.

Senator Graham: But you still support the concept? It is more of a concept that you are looking at, not based on experience?

Mr. Armitage: I would have to say yes to that.

Senator Graham: You say that there may be difficulty, and I believe that this is the first time that we have heard this, Mr. Chairman, with respect to a new, private operator having the benefits of the Maritime Freight Rates Assistance Act?

Mr. Armitage: That is true.

Senator Graham: One of the concerns, of course, has been expressed about someone operating that line and having deep enough pockets to operate it as the shippers would want, as the people would want, in perpetuity. Indeed, I believe that you lobbied, if I remember correctly, to have regional economic development objectives included in the NTA in 1987; is that correct?

Mr. Armitage: Yes, we did.

Senator Graham: Would you view whoever runs that line, be it CN today or a private operator tomorrow, as an agent of economic development?

[Traduction]

M. Armitage: Non, nous ne recevons rien du gouvernement fédéral. Les contrats spéciaux produisent probablement 10 p. 100 de notre revenu, et le reste provient du gouvernement des quatre provinces de l'Atlantique.

Le sénateur Graham: Vous avez dit, à un moment donné, que vous étiez favorable à la vente du tronçon Truro-Sydney à condition que des garanties soient intégrées au contrat de vente; vous avez ensuite affirmé que vous ne vous opposiez pas à la vente de la voie de Sydney.

M. Armitage: J'avais probablement mal choisi mes mots. Nous appuyons effectivement la vente de la voie de Sydney, étant donné les circonstances que nous avons définies dans notre exposé, parce que nous croyons que les possibilités de réussite et de viabilité soutenues pourraient être améliorées par un exploitant de voie secondaire, si l'on convient—et, je suppose, si l'on pose en postulat—que le coût de ce genre de structure est considérablement inférieur à celui du transporteur national existant. Les coûts de main-d'œuvre, bien sûr, seraient un facteur important dans cette situation.

Le sénateur Graham: Avez-vous étudié de près les trois acheteurs possibles? Avez-vous des renseignements à leur sujet?

M. Armitage: Non, nous n'en avons pas. Nous venons tout juste de recevoir une très courte description de leur structure.

Le sénateur Graham: Avez-vous fait une étude approfondie de l'expérience américaine en ce qui concerne les voies secondaires?

M. Armitage: Pas vraiment, sauf le court chapitre de l'étude dont j'ai parlé plus tôt, lorsque j'ai abordé les conséquences des changements futurs des services ferroviaires dans les provinces de l'Atlantique.

Le sénateur Graham: Mais vous appuyez quand même le concept? Ce que vous étudiez actuellement est-il plutôt un concept fondé sur aucune expérience?

M. Armitage: Je serais obligé de vous donner raison à ce sujet.

Le sénateur Graham: Vous affirmez qu'il pourrait y avoir des problèmes—je crois que c'est la première fois qu'on nous l'affirme, Monsieur le président, en ce qui concerne un nouvel exploitant privé qui profiterait de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes?

M. Armitage: C'est vrai.

Le sénateur Graham: Parmi les préoccupations exprimées, on a soulevé, bien entendu, la question d'une entreprise qui exploiterait ce tronçon et qui aurait les poches assez profondes pour l'exploiter indéfiniment comme le souhaitent les expéditeurs et la population. En fait, je crois que vous avez exercé des pressions, si mes souvenirs sont exacts, en vue de faire incorporer des objectifs en matière d'expansion économique régionale dans la Loi de 1987 sur le transport national; est-ce exact?

M. Armitage: Oui, c'est exact.

Le sénateur Graham: Considérez-vous l'exploitant éventuel de ce tronçon, qu'il s'agisse du CN aujourd'hui ou d'un exploitant privé demain, comme un agent d'expansion économique?

[Text]

Mr. Armitage: Possibly. I think that is what brings the essential rail network concept into view as a means of preserving lines that should, for whatever reason, fail, that on the other hand are seen to be essential for regional economic development. That is where government intervention would come into play.

Senator Graham: You have identified Truro-Sydney as what you would call an essential rail network?

Mr. Armitage: We have, yes.

Senator Graham: You also say, and I am quoting from page 6 of your written brief:

The APTC also feels that any railway company that operates rail lines which incur an operating loss and are included in an essential rail network should be compensated by the Government of Canada for the actual loss attributed to those lines.

I must say that I am a little confused by that because you are supporting the sale of the Truro-Sydney line. In other words, you are supporting the whole idea of taking it out of the hands of CN. MFRA will not be able to kick in, according to your view of existing legislation.

Mr. Armitage: I would like to think that that can be addressed and rectified. We would bring it to your attention in the hopes that a solution will be found. I am not sure it is insurmountable.

Senator Graham: Have you explored the possibility of CN operating in a different way on that piece of railroad or in the Atlantic provinces, or did it ever occur to you that perhaps they could have a Canadian partner who might have commercial expertise, marketing expertise, or deep pockets and be interested in that part of Canada and interested in getting into the railway business?

Mr. Armitage: No, we really have not examined that. We do not support the sale to a particular entity. We are not advocating, necessarily, that the sale be to an American, but if an American or some other operator from literally any other country, but preferably Canada, has the wherewithal and the means to do the best job, well, that is where our support lies.

Senator Graham: If, again to use the term, CN "persisted" and the government allowed them to persist, I would want the best possible private operator, regardless of—

Mr. Armitage: Yes, it is a better way to express it.

Senator Graham: ... where that person or company came from. I must say that I am surprised with your conclusion that you support the sale of the Truro-Sydney line in view of some of the other things that you have said in your presentation. You took the time to have regional economic development set in the National Transportation Act of 1987.

[Traduction]

M. Armitage: Peut-être. Je crois que c'est cela qui fait ressortir le concept d'un réseau ferroviaire essentiel comme un moyen de préserver des tronçons, qui, pour une raison quelconque, se révèlent un échec, mais que l'on considère, par contre, comme des voies essentielles à l'expansion économique régionale. C'est là que le gouvernement interviendrait.

Le sénateur Graham: Vous avez désigné le tronçon Truro-Sydney comme ce que vous appelez un réseau ferroviaire essentiel?

M. Armitage: Oui, c'est cela.

Le sénateur Graham: Vous affirmez également—et je cite un extrait de la page 6 de votre mémoire écrit:

La CTPA considère également que toute société ferroviaire qui exploite des voies de chemins de fer non rentables appartenant à un réseau ferroviaire essentiel doit être indemnisée par le gouvernement du Canada pour la perte réelle attribuable à ces voies.

Je dois avouer que je suis un peu mêlé, parce que vous appuyez la vente du tronçon Truro-Sydney. Autrement dit, vous appuyez toute l'idée de l'enlever au CN. On ne pourra pas recourir à la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes à ce sujet, selon votre perception de la loi existante.

M. Armitage: J'aimerais croire que ce problème peut être étudié et corrigé. Nous le porterions à votre attention en espérant qu'on trouve une solution. Je ne suis pas certain que ce problème est insurmontable.

Le sénateur Graham: Avez-vous étudié la possibilité que le CN applique une méthode d'exploitation différente pour ce tronçon de voie ferrée ou dans les provinces de l'Atlantique, ou avez-vous déjà pensé à la possibilité de lui trouver un partenaire canadien susceptible d'avoir une expertise en matière de commerce, de marketing, ou les poches profondes, qui serait intéressé à cette région du Canada et à participer à l'industrie ferroviaire?

M. Armitage: Non, nous n'avons vraiment pas étudié cette possibilité. Nous n'appuyons pas la vente à une organisation particulière. Nous ne préconisons pas nécessairement la vente à une entreprise américaine; toutefois, si une société américaine ou un quelconque exploitant de pratiquement n'importe quel pays, préférablement le Canada, a les capacités et les moyens d'obtenir les meilleurs résultats possibles, et bien, c'est lui qui recevra notre appui.

Le sénateur Graham: Si, pour reprendre les mêmes termes, le CN «persistait» et que le gouvernement l'autorisait à persister, je voudrais le meilleur exploitant privé possible, peu importe—

M. Armitage: Oui, c'est une meilleure façon de l'exprimer.

Le sénateur Graham: ... D'où vient cette personne ou cette société. Je dois dire que vous me surprenez lorsque vous concluez que vous appuyez la vente du tronçon Truro-Sydney, quand on pense à certaines autres affirmations contenues dans votre mémoire. Vous avez pris le temps de faire incorporer l'expansion économique régionale à la Loi de 1987 sur les transports nationaux.

[Text]

Mr. Armitage: The rationale for that is that the best means of trying to ensure the line into the future would be to create a situation for a viable operation. This is one of the things that prompted us to take the position as well. If you have a national carrier, such as CN, that is reluctant to carry on with the operation for whatever reason, that does not bode very well in our minds in terms of the ongoing success of that segment of their service. That being the case, and knowing, based on information that is available, that a shortline operator has the potential for a lower-cost operation, it is those two things that really prompted our support for the shortline concept and the sale of the line to a shortline operator.

Senator Graham: But are you basing your conclusion more on hearsay than on experience?

Mr. Armitage: On some hearsay, but also on the U.S. experience. There are many successful shortlines in the United States, of course. I think, Senator Graham, it was in your speech when you addressed the Senate and encouraged them to conduct this inquiry through your committee, when you mentioned the questionnaire that was done—and the chairman made reference to it as well—in the United States, of shippers that are served by shortlines and their attitude and response to the level of service and level of rates.

The Chairman: Senator Graham never made any reference to that. I made the only reference to that.

Senator Graham: Yes, I made a reference to that, because I said that the only survey you had was a made-in-the-United States survey. That was an exchange that we had in the Senate.

You are supported by the provincial governments. Are you aware of the burden that this will impose on the government of Nova Scotia if the sale of the line goes through? Have you looked at the CWR precedent, a Supreme Court decision with respect to the Central and Western Railway in Alberta? Have you looked at that case?

Mr. Armitage: Yes, we have been following that, and we would anticipate that the economics that would hopefully favour a shortline operator would stem from the fact that it would become a provincially chartered railway.

Senator Graham: If it becomes a provincially chartered railway, then all of the regulatory and inspection expenses would be the responsibility of the Province of Nova Scotia and that the Government of Canada would have effectively wiped its hands of the operation?

Mr. Armitage: Yes. I noticed a reference to that in the Nova Scotia brief, and I can certainly sympathize with that point of view. I am not sure how great the burden would be on the safety side it have. Certainly something would have to be done so that the province could address the safety aspect and address it effectively, but we have not really examined that to know just how large a burden it is. We are aware that the province is concerned about that burden.

[Traduction]

M. Armitage: Le bien-fondé de cette affirmation est que la meilleure façon de veiller au maintien de la voie serait de créer une situation favorisant une entreprise viable. C'est une autre des raisons qui nous ont poussés à prendre notre position. Si un transporteur national, notamment le CN, est réticent à poursuivre l'exploitation pour une quelconque raison, cela n'augure pas bien, à notre avis, du succès continu de cette section de ses services. Dans ce contexte, et sachant, selon les renseignements dont nous disposons, qu'un exploitant de voie secondaire, peut exploiter la voie à moindre coût, ce sont ces deux raisons qui nous ont vraiment incités à appuyer le concept de voie secondaire et la vente de la voie à un exploitant de voie secondaire.

Le sénateur Graham: Votre conclusion se fonde cependant sur des oui-dire plutôt que sur l'expérience?

M. Armitage: Elle se fonde un peu sur des oui-dire, mais aussi sur l'expérience américaine. Bien sûr, les États-Unis comptent de nombreuses voies secondaires fructueuses. Certains témoignages précédents—en fait, je pense, Sénateur Graham, que c'était à l'occasion de votre allocution devant les membres du Sénat, lorsque vous les avez encouragés à confier la présente enquête à votre comité, que vous avez mentionné le questionnaire préparé—le président l'a également cité—certains expéditeurs des États-Unis qui utilisent des voies secondaires, ainsi que leur attitude et leurs réactions face à la qualité du service et aux taux.

Le président: Le sénateur Graham n'a jamais mentionné ces questions. Je suis le seul à l'avoir fait.

Le sénateur Graham: Oui, j'y ai fait référence, parce que je savais que la seule enquête dont vous disposiez était une enquête effectuée aux États-Unis. C'est une discussion que nous avons eue au Sénat.

Vous avez l'appui des gouvernements provinciaux. Êtes-vous conscient du fardeau qui sera imposé au gouvernement de la Nouvelle-Écosse, si la voie est vendue? Avez-vous étudié le précédent concernant la CWR, jugement de la Cour suprême au sujet de la Central and Western Railway en Alberta? Avez-vous étudié cet arrêt?

M. Armitage: Oui, nous avons suivi le déroulement de la situation; nous croyons que le contexte économique qui, on l'espère, favoriserait un exploitant de voie secondaire découlerait du fait que ce chemin de fer serait dès lors régi par une charte provinciale.

Le sénateur Graham: S'il devient un chemin de fer régi par une charte provinciale, tous les frais de réglementation et d'inspection incomberaient alors au gouvernement de la Nouvelle-Écosse, et le gouvernement du Canada, en fait, s'en laverait les mains?

M. Armitage: Oui. J'ai remarqué qu'on faisait référence à cette question dans le mémoire présenté par la Nouvelle-Écosse; je peux sûrement comprendre ce point de vue. J'ignore quelle serait au juste l'importance du fardeau qui serait alors imposé du point de vue de la sécurité. Il faudrait sûrement prendre certaines mesures de façon à ce que la province puisse s'occuper de la sécurité et s'en occuper efficacement; toutefois, nous n'avons pas vraiment assez étudié cette question pour

[Text]

The Chairman: Just on the matter of the dangerous goods, that the inspection process required there is what Senator Graham was referring to. That is one example of a cost.

Senator Stewart: I would like to ask the witness why his organization thinks that the labour costs for a shortline operator would be considerably lower than the labour costs for CNR on this particular line of railway?

Mr. Armitage: That is a very pertinent question, quite obviously. I cannot pretend that we have studied that in any depth at all. I am afraid that I have to go back again to the U.S. experience where the ability to employ people without the same collective bargaining agreements that prevail in the case of our two national railways in this country is really the essence of the saving. We do have the example of the Central and Western Railway out in Alberta. Somebody made reference to that earlier. My impression there is that their labour element—in saying this, I hope you do not ask me to quote the figures, because I do not have them here—my impression is that the element of labour cost is far less for them than it would be as part of a national railway system.

It has been pointed out to us at meetings with CN, for example, that they have no less than seven collective agreements—and these are national agreements—that pertain to the operation between Truro and Sydney. The agreements to a large extent prevent cross-trades; that is, tradesmen in certain fields doing work in other fields. There is a strict line drawn there. Those are things that add to the cost of operating a railway as a national carrier. We foresee—and we are not experts in this field and do not pretend to be—that that burden will be reduced very substantially through cross-trade provisions, lower wage rates and the rest of it.

Senator Stewart: I have two observations. First, how valuable are those two Canadian experiences for the Sydney-Truro line? My impression is that those are smaller lines and that they are quite specialized, whereas the evidence that we heard today was that the Sydney-Truro line carries a considerable variety of heavy goods.

Second, even if the examples are relevant the number of employees on the Sydney to Truro line is surprisingly small. We are not dealing with hundreds of people; we are dealing with scores of people. Even if they are being paid better, if it ends up that the labour cost is greater because of what you have now said, the aggregate is not all that great because the number of employees is relatively small. I was surprised how small the list is. I hope that the potential private entrepreneur does not think that there is a gold mine there.

[Traduction]

connaître au juste l'importance du fardeau. Nous savons que la province est préoccupée par cette question.

Le président: J'aimerais seulement dire une chose au sujet des marchandises dangereuses, c'est-à-dire que la procédure d'inspection exigée dans ce domaine est ce dont le sénateur Graham parlait. C'est un exemple de coût.

Le sénateur Stewart: J'aimerais demander au témoin pourquoi son organisation croit que les coûts de main-d'œuvre imposés à un exploitant de voie secondaire seraient considérablement inférieurs à ceux du CNR en ce qui concerne ce tronçon de chemin de fer?

M. Armitage: De toute évidence, cette question est très pertinente. Je ne peux pas prétendre que nous ayons fait une étude approfondie à ce sujet. Je crains devoir rappeler l'expérience des États-Unis où la capacité d'embaucher des gens qui ne sont pas tous visés par la même convention collective que celle qui s'applique à nos deux sociétés ferroviaires nationales constitue vraiment l'essence des économies. Nous disposons effectivement de l'exemple de la Central & Western Railway en Alberta. Quelqu'un l'a cité plus tôt. À ce propos, j'ai l'impression que son élément de main-d'œuvre—j'espère que vous ne me demanderez pas de citer les chiffres, car je ne les ai pas en main—j'ai l'impression que les coûts de main-d'œuvre sont bien inférieurs pour cette société à ce qu'ils seraient pour une entreprise appartenant à un réseau ferroviaire national.

Au cours des réunions tenues avec les représentants du CN, on a souligné, par exemple, que cette compagnie n'avait pas moins de sept conventions collectives—et il s'agit de conventions collectives nationales—relatives à l'exploitation de la voie reliant Truro à Sydney. Dans une grande mesure, elles empêchent le non-respect des spécialités—c'est-à-dire, les hommes de métiers spécialisés dans certains domaines qui accomplissent aussi des tâches dans d'autres spécialités. La démarcation est très stricte. Des facteurs de ce genre ajoutent au coût d'exploitation d'une voie de chemin de fer en tant que transporteur national. Nous prévoyons—et nous ne sommes pas experts dans ce domaine ni ne prétendons l'être—que ce fardeau sera très considérablement allégé grâce aux dispositions sur le non-respect des spécialités, les taux de rémunération moins élevés et tout le reste.

Le sénateur Stewart: J'aimerais faire deux observations. D'abord, quelle est l'utilité de comparer ces deux expériences canadiennes à la voie Sydney-Truro? J'ai l'impression que ces voies sont plus petites et plutôt spécialisées, alors que les témoignages que nous avons entendus aujourd'hui montraient que la voie Sydney-Truro servait au transport d'une grande diversité de marchandises lourdes.

Ensuite, même si les exemples sont pertinents, le nombre d'employés sur la voie reliant Sydney-Truro est incroyablement faible. Nous ne parlons pas de centaines de personnes; nous parlons de dizaines de personnes. Même s'ils sont mieux payés—s'il s'avère que le coût de la main-d'œuvre est plus élevé en raison de ce que vous venez de mentionner, l'ensemble n'est pas extraordinaire, car le nombre d'employés est relativement faible. J'ai été surpris de voir que la liste était aussi courte. J'espère que l'entrepreneur privé éventuel ne s'attend pas à trouver une mine d'or.

[Text]

Mr. Vuillemot: In response to that, any shortline operator will have to evaluate that on his own. The experience that we have seen from looking at examples in Canada and in the United States leads us to believe that these type of operators, shortline operators, generally have a lower cost structure than do the major carriers.

Senator Stewart: I am not at all sure. One would have to know a great deal more than I do about U.S. requirements, all kinds of requirements, to know how useful the U.S. material is on this. We have probably gone as far as we can on that point.

You mention various conditions. You say, "Go ahead with the sale, but the ownership of the roadbed and lands should be retained." There does not seem to be a definitional problem there; there might be a negotiating problem.

You then say that CN should not be allowed to engage in intermodal competition. There is a problem there. You say that the contract should impose conditions upon CN, for example, with regard to the interchange of Truro and the like. There is a problem there. You also say that the price should be high enough to indicate a long-term intention by its buyer. Again there is a problem there. You then talk about the filing of a business plan. I do not know just who will adjudicate the acceptability of that business plan and for what period it will apply.

Of those five points that you make, four of them are problematic. Each one of those four could be the subject of controversy and dispute. Someone would have to give an authoritative decision; it could not be done by tossing a coin. Do you not think that this will become complicated and we will end up hiring lawyers, judges and bureaucrats, who, in the end, will be developing the situation and making it more expensive than if CN soldiered on between Truro and Sydney?

Mr. Vuillemot: You have raised some very good points. In laying out these potential safeguards—and these are suggestions at this point in time—we recognize that there are problems with individual ones and perhaps problems with the concept as a whole. Perhaps I will address them in the same order that you have. Regarding the first point, we seem to be in agreement that there is not too much of a problem there.

With regard to the second point, namely, the shortline operator having protection from loss of traffic due to intermodal marketing activities, we feel that if a shortline operator will come into being to conduct business on the Truro to Sydney line he would want to have some degree of security that CN, through its intermodal marketing activities, would not come in and take traffic out from under him.

Senator Stewart: We understand that.

Mr. Vuillemot: In other words, he could not compete. How do you go about that? There are some suggestions in there. That would probably have to come down to a negotiating ses-

[Traduction]

M. Vuillemot: Pour répondre à cela, disons que tout exploitant de voie secondaire devra évaluer la situation par lui-même. À en juger d'après les exemples du Canada et des États-Unis, nous sommes portés à croire que ce type d'exploitants, les exploitants de voie secondaire, ont généralement une structure de coût moins élevée que la plupart des transporteurs importants.

Le sénateur Stewart: Je n'en suis pas aussi certain. Il faudrait qu'on en sache beaucoup plus que je n'en sais maintenant sur les exigences aux États-Unis, des exigences de toutes sortes, pour déterminer l'utilité des données des États-Unis à cet égard. Nous avons probablement été aussi loin que nous le pouvions sur le sujet.

Vous mentionnez diverses conditions. Vous dites: «Vous avez le feu vert pour la vente, mais il faut conserver la propriété de l'emprise et du terrain.» Il ne se pose donc pas de problème au chapitre des définitions; le problème concerne plutôt les négociations.

Vous dites ensuite que le CN ne devrait pas avoir le droit de s'engager dans une compétition intermodale. Là, il y a un problème. Vous dites que le contrat devrait imposer certaines conditions au CN, par exemple, concernant l'échangeur de Truro. Là aussi, il y a un problème. Vous dites aussi que le prix devrait être suffisamment élevé pour que l'acheteur sache que c'est un engagement à long terme. Une fois encore, il y a un problème. Vous parlez ensuite de la présentation d'un plan d'entreprise. Je ne sais vraiment pas qui arbitrera l'acceptabilité de ce plan ni pour quelle période il s'appliquera.

Sur les cinq points que vous avez mentionnés, quatre posent un problème. Chacun de ces points pourraient faire l'objet d'une controverse et d'un conflit. Une personne devrait être investie du pouvoir de décision; on ne saurait y aller à pile ou face. Ne croyez-vous pas que la situation deviendra compliquée et que nous serons obligés d'engager des avocats, des juges et des bureaucrates ce qui, au bout du compte, ajouteraient à la complexité de la situation, et que le prix serait plus élevé que si le CN continuait d'exploiter la voie Truro-Sydney?

M. Vuillemot: Vous avez soulevé de très bons points. En énonçant ces mesures de protection éventuelles—et il s'agit de suggestions à ce stade-ci—nous reconnaissons qu'il y a des problèmes individuels et peut-être globaux. J'aborderai les points dans le même ordre que vous. Sur le premier point, je crois que nous sommes d'accord: il ne pose pas vraiment de problème.

En ce qui concerne le deuxième point, notamment le fait qu'un exploitant de voie secondaire serait protégé contre une diminution du trafic en raison des activités de marketing des services intermodaux, nous croyons que si un exploitant de voie secondaire se porte acquéreur de la voie reliant Truro à Sydney, il aimerait probablement recevoir une certaine garantie que le CN, par ses activités de marketing, ne lui retirerait pas une partie du trafic.

Le sénateur Stewart: Nous comprenons cela.

M. Vuillemot: Autrement dit, il ne pourrait être compétitif. Comment procéder? Voici quelques suggestions. On devrait probablement organiser une séance de négociations entre les

[Text]

sion between the two parties and what was acceptable to the two of them. Those are simply suggestions as to ways that may or may not be accomplished. I am sure that the shortline operator and CN could probably add to that list if they wanted to sit down and think about it.

The next item is that the contract with CN must have favourable terms concerning division of rates, revenue settlements, car supply, interchange, liability claims, and so on. Those are operational details. Many of them are also to the advantage of CN. So that there would be a negotiating process again between the two parties that would go through. The contracts are reviewed by the national transportation agency for their approval before the sale could proceed. It would be that agency that would look at that and deliver some opinion.

The next one states that the sale price and other contract terms be sufficient to discourage insincere purchasers. What we are saying there is that the sale price should be such that you would not get a company or an individual who would obtain the business with the intention of dismantling it in a very short time.

Senator Stewart: May I ask a question on that? Does that imply that the price should be higher than the junk value of the rail, ties, et cetera?

Mr. Vuillemot: Yes. It should be higher than the mere salvage value of the rails and the ties. There should be some value for the business that currently exists on the line.

Finally, that the prospective purchaser be required to provide a business plan and details of capitalization for approval by the agency, again the National Transportation Agency. We heard this morning about the concern that a prospective shortline operator may not be able to withstand cyclical business trends. The requirement that a prospective purchaser be able to provide some idea of how he intends to conduct his business and some information in relation to capitalization would give some security in that area. The National Transportation Act at present does not require that information.

Senator Stewart: If the ownership title to the roadbed and the lands are retained, what will be bought at this price?

Mr. Vuillemot: I guess he would buy whatever is required in the way of rolling stock and equipment to conduct the business. It could be emotive power and so forth.

Senator Forrestall: That is not in the sale. That is for negotiation afterwards.

Senator Graham: The rolling stock is not for sale.

Mr. Vuillemot: The trackage, ties, facilities and the plant that is there.

Senator Stewart: That is for sale but you are saying it should not be sold.

[Traduction]

deux parties pour trouver la solution la plus acceptable. Il s'agit simplement de suggestions concernant ce qui peut ou non être fait. Je suis certain que l'exploitant de la voie secondaire et les représentants du CN pourraient probablement ajouter d'autres points s'ils voulaient prendre le temps de s'asseoir et d'y réfléchir.

Le point suivant concerne le fait que le contrat avec le CN doit prévoir des dispositions acceptables concernant la division des tarifs, la répartition des revenus, l'approvisionnement en wagons, l'échangeur, la responsabilité et ainsi de suite. Il s'agit là de détails opérationnels. Nombre d'entre eux avantagent également le CN. Ainsi, il faudrait entreprendre à nouveau un processus de négociation entre les deux parties. Des représentants de l'Office national des transports examineraient et approuveraient les contrats avant que la vente ne soit conclue. Ils seraient chargés de ces étapes et agiraient à titre de conseillers.

Le dernier point stipule que le prix de vente et d'autres modalités de contrat devraient être suffisants pour décourager les acheteurs malhonnêtes. Ce que nous essayons de dire, c'est que le prix de vente devrait être tel qu'une société ou un particulier ne pourrait acquérir l'entreprise pour s'en défaire peu de temps après.

Le sénateur Stewart: Puis-je poser une question à ce sujet? Est-ce dire que le prix devrait être plus élevé que la valeur au rebut des rails, de traverses et ainsi de suite?

M. Vuillemot: Oui. Il devrait être plus élevé que la seule valeur de récupération des rails et des traverses. Il faut accorder une certaine valeur au service qui se fait actuellement sur la voie.

Enfin, l'acheteur éventuel devrait être obligé de fournir un plan d'entreprise et des précisions en fait de capitaux. L'Office national des transports serait appelé à donner son approbation. Une préoccupation a été soulevée ce matin, soit que l'éventuel exploitant de la voie secondaire ne soit pas capable de survivre aux fluctuations du cycle du volume d'activités. Pour être plus sûr à ce propos, on pourrait exiger de lui qu'il donne une certaine idée de la façon dont il entend exercer ses activités et quelques renseignements sur les capitaux. Sous sa forme actuelle, la Loi sur les transports nationaux n'exige pas ces renseignements.

Le sénateur Stewart: Si le titre de biens-fonds rattaché à l'emprise et aux terres est préservé, qu'achètera-t-on à ce prix?

M. Vuillemot: J'imagine que l'acheteur fera l'acquisition de tout ce qu'il faut en matériel roulant et autres équipements pour exercer ses activités. Ce serait la locomotive, et ainsi de suite.

Le sénateur Forrestall: Ce n'est pas prévu dans la vente. Cela doit être négocié après coup.

Le sénateur Graham: Le matériel roulant n'est pas à vendre.

M. Vuillemot: Les rails, les traverses, les installations et l'usine qui est là.

Le sénateur Stewart: C'est à vendre, mais vous dites qu'il ne faut pas le vendre.

[Text]

Mr. Vuillemot: We are saying the roadbed and the land should be retained.

Senator Stewart: Okay, the rails can be sold but the roadbed you would retain? What is the point?

Mr. Vuillemot: The point is to provide some assurance that if the prospective purchaser should run into difficulties he could not dismantle the plant.

Senator Stewart: When you said "roadbed" do you mean the land or the rails?

Mr. Vuillemot: In our suggestion the APTC has only gone so far as to include land. Some witnesses you heard this morning have gone further.

Senator Stewart: Do you see why I am looking ahead? He decides to liquidate and sell the rails at a good price. They are taken up and the owner is left with a long strip of land. Of course, the option is open to put down new rails. That is not a very attractive prospect.

Mr. Vuillemot: Perhaps we should have gone further and included more of the operational assets in that question.

Senator Spivak: Is it not possible to negotiate a lease? If you had a prospective operator, say DEVCO or somebody else, could they not lease the whole thing?

Mr. Vuillemot: It is possible if it is acceptable to the parties concerned. In other words, if you could find an operator who was willing to operate this line under a lease condition and could negotiate that favorable terms, yes.

Senator Spivak: Do you know of any examples in North America or anywhere else?

Mr. Vuillemot: We are not aware of any.

The Chairman: Coming back to Senator Stewart's point, it implies that CN would not be stupid enough to get themselves into another Route Canada situation where they sold something for \$100 and the people who bought it closed it up and sold it for \$200. That is your first point. The second point is who would be fool enough to buy something 200 miles long and a scrap of value of one third of what you paid for it, which appears to be the case? What would they buy? As you say, the rails and the ties; you would be in the gardening business.

Senator Corbin: On page 4 of the brief you mention the Atlantic premiers' statement of March 1969. Is that date correct?

Mr. Vuillemot: Yes.

Senator Corbin: In the next paragraph you say that shippers on the line when contacted by your commission expressed their concerns in slightly different terms. There is a margin of 21 years between the statement and your recollection. I cannot see how you can put these two together and come up with the conclusion you have. Why do you make a linkage between the two?

Mr. Vuillemot: We are trying to say in that paragraph and in the preceding paragraph that transportation is important to

[Traduction]

M. Vuillemot: Nous disons qu'il faudrait conserver l'emprise et les terres.

Le sénateur Stewart: D'accord, on peut vendre les rails, mais il faut préserver l'emprise? Pourquoi?

M. Vuillemot: L'idée, c'est de garantir que l'acheteur éventuel ne liquide pas l'usine en cas de difficulté.

Le sénateur Stewart: Quand vous parlez d'«emprise», voulez-vous dire la terre ou les rails?

M. Vuillemot: Nous avons suggéré à la CTPA de ne pas inclure les terres. D'autres témoins l'ont peut-être fait ce matin.

Le sénateur Stewart: Voyez-vous pourquoi j'essaie de voir si loin? L'acheteur décide de liquider et de vendre les rails à bon prix, on les enlève, et ce qui demeure pour le propriétaire, c'est une longue bande de terre. Bien sûr, il est possible de poser de nouvelles voies. Ce n'est pas une perspective très attrayante.

M. Vuillemot: Nous aurions dû peut-être aller plus loin et inclure plus d'actifs opérationnels.

Le sénateur Spivak: Il n'est pas possible de négocier un bail? Si quelqu'un s'était proposé comme exploitant, par exemple le Devco, ne serait-il pas possible de louer le tout?

M. Vuillemot: C'est possible dans la mesure où c'est acceptable pour toutes les parties touchées. Autrement dit, si vous trouvez quelqu'un qui est prêt à exploiter la voie secondaire dans ces conditions et pouvez négocier des modalités favorables, oui.

Le sénateur Spivak: Êtes-vous au courant d'un cas où cela se fait en Amérique du Nord ou ailleurs?

M. Vuillemot: Nous n'en connaissons pas.

Le président: Pour revenir au point soulevé par le sénateur Stewart, ce serait dire que le CN ne serait pas assez stupide pour s'engager pas dans un autre projet du type «Route Canada», où on avait vendu 100 \$ ce que l'acheteur allait fermer et vendre au prix de 200 \$. C'est votre premier point. Le deuxième point, c'est de savoir qui sera assez fou pour acheter 200 milles de terrain qui ne vaut qu'un tiers de sa valeur initiale, ce qui semble être le cas? Qu'achèterait-il? Comme vous le dites, les rails et les traverses. Il ferait du jardinage.

Le sénateur Corbin: À la page 4 de votre mémoire, vous mentionnez une déclaration des premiers ministres des provinces de l'Atlantique, faite en mars 1969. Est-ce bien la bonne date?

M. Vuillemot: Oui.

Le sénateur Corbin: Dans le paragraphe suivant, vous dites que les expéditeurs qui font usage de cette voie ferrée ont exprimé leurs inquiétudes à la Commission un peu différemment. Il s'est écoulé 21 années depuis le moment de la déclaration. Je ne vois pas comment vous pouvez mettre ces deux éléments ensemble et en arriver à une telle conclusion. Quel lien faites-vous entre les deux?

M. Vuillemot: Dans ce paragraphe et dans le paragraphe précédent, nous essayons de dire que le transport est important

[Text]

the region and to shippers in the region, and all forms of transportation are important.

Senator Corbin: Do the current governments still stand by the declaration they made in 1969?

Mr. Vuillemot: Unfortunately that policy statement has not been modified.

Senator Corbin: My next question is with reference to your position outlined on page 7, the APTC position. That is really a shocker for me. You say that should CN be prevented from selling the line from Truro to Sydney and be required to continue operations, service will deteriorate demarketing activities will commence and ultimately the line will be abandoned. Would you expand on what you refer to as "demarketing activities" as practiced by CN. What does that entail?

Mr. Vuillemot: We are saying that you can have a firm or business—and it can be CN or any other business—that loses interest in providing service in a certain area, and it can be a geographic area or an area of its business where they will no longer continue to provide their customers the same level that those customers were used to. When that happens—and this is a gradual process that would take place over a number of years, not overnight—or when a company firm or individual loses interest in something, that tends to be pushed to the side and the service to the customers will ultimately deteriorate.

Under the present provisions of the National Transportation Act, when the line service deteriorates and the line becomes unprofitable then an abandonment application is initiated. I believe we had some evidence introduced earlier, a quote that was perhaps from an earlier session of this committee, where CN indicated that was a possibility.

Senator Corbin: Are you aware that CN has indulged in these practices in the past in the Atlantic area?

Mr. Vuillemot: Several abandonment cases have taken place in the Atlantic provinces and also one in the province of Quebec that we are aware of in which evidence was introduced by the parties that seemed to indicate that that type of occurrence had taken place.

The Chairman: You are answering Senator Corbin by saying that if the Government of Canada intrudes in this whole process and says, "You, CN, will continue to operate this rail line from Truro to Sydney in perpetuity," that CN will get in a snit and deliberately put themselves in a position of unprofitability so that they can abandon it?

Mr. Vuillemot: No, we are not saying that. We are saying that if the Government of Canada merely tells CN that they have to operate the line, there is a difference between operating a line and operating it adequately to the satisfaction of customers on that line. Without direction, CN would tend to operate it to what they thought was convenient or what they thought would mesh with their other operations and that may not be the same.

The Chairman: I am sorry, I misspoke. I put my question the wrong way. I said that if they were asked to do it in perpetuity that would have been a different situation because they

[Traduction]

pour la région, plus précisément pour les expéditeurs de la région, et que tous les moyens de transport sont importants.

Le sénateur Corbin: Les administrations actuelles sont-elles toujours d'accord avec la déclaration faite en 1969?

M. Vuillemot: Malheureusement, l'énoncé de principe à ce sujet n'a pas été modifié.

Le sénateur Corbin: J'ai une question à propos du point de vue que vous exprimez à la page 7, le point de vue de la CTPA. Je suis atterré. Vous dites qu'il faut empêcher le CN de vendre la voie ferrée entre Truro et Sydney et exiger qu'il continue à exercer ses activités; vous dites que le service va se détériorer, que le demarketing va s'amorcer et, au bout du compte, que la voie sera abandonnée. Pourriez-vous nous en dire plus long sur ce que vous appelez les activités de «demarketing» du CN? Qu'est-ce que cela suppose?

M. Vuillemot: Nous disons que quand il y a une entreprise—et il peut s'agir du CN ou d'une autre entreprise—qui ne s'intéresse plus à offrir un service dans un secteur donné, et il peut s'agir d'un secteur géographique comme d'un secteur d'affaires, elle cesse d'offrir un aussi bon service à ses clients. Dans un tel cas—et c'est un processus graduel qui peut se dérouler sur plusieurs années—ou encore dans les cas où une entreprise ou un particulier ne s'intéresse plus à quelque chose, la chose tend à être mise de côté, et le service à la clientèle finit par se détériorer.

Selon les dispositions actuelles de la Loi sur les transports nationaux, lorsque le service se détériore et qu'une voie n'est plus rentable, une demande d'abandon est déposée. Je crois que nous avons déjà reçu quelques témoignages, quelque chose qui a peut-être été dit au cours d'une séance antérieure du comité, lorsque le CN a indiqué que c'était une possibilité.

Le sénateur Corbin: Êtes-vous au courant que le CN s'est déjà livré à ces méthodes auparavant dans la région de l'Atlantique?

M. Vuillemot: Nous sommes au courant de plusieurs cas d'abandon dans les provinces atlantiques et d'un cas au Québec pour lesquels nous avons entendu des témoignages qui semblent indiquer qu'une situation de ce genre est déjà arrivée.

Le président: Vous répondez au sénateur Corbin en disant que si le gouvernement du Canada intervient dans toute cette affaire et dit: «Vous, le CN, vous allez continuer à exploiter cette voie entre Truro et Sydney à perpétuité», le CN va fulminer puis se mettre délibérément en situation déficitaire pour abandonner la voie?

M. Vuillemot: Non, ce n'est pas ça. Ce que nous disons, c'est que si le gouvernement du Canada dit tout simplement au CN qu'il doit exploiter la voie, il y a une différence entre l'exploiter et l'exploiter adéquatement à la satisfaction des usagers. De lui-même, le CN serait porté à l'exploiter de la façon qui lui conviendrait le mieux ou en fonction de ses autres activités, et ce ne serait pas la même chose.

Le président: Je suis désolé, je me suis mal exprimé. Je n'ai pas bien formulé ma question. J'ai dit que si on demandait au CN d'exploiter la voie à perpétuité, la situation serait diffé-

[Text]

would not be abandoning it then, it would simply mean they would say, "Okay, Government of Canada, if that's what you want, we will run it for you, you have to pick up the tab."

Mr. Vuillemot: The point that the shippers on the line are bringing out is that the line must be operated adequately to meet their needs. We have heard several of them this morning. *Stora Forest Industries* for one indicated that the operation would have to be efficient and would have to meet their needs as shippers in terms of service times and so on. Merely having the railway there and having an operation at a schedule which is not satisfactory to a major shipper on the line does not fulfil the need.

Senator Stewart: Mr. Chairman, you have raised a question of motivation.

Senator Corbin: That was not my whole line of questioning but I am glad to continue.

Senator Stewart: I apologize.

Senator Corbin: That is fine. We are collectively trying to garner evidence.

Senator Stewart: The witness seems to be saying that under the circumstances suggested by the Chairman, CN would not be motivated to provide the kind of service the shippers wanted. If CN is not motivated by the private profit motive, what are they motivated by? In the old days, at least, when people in the Armed Forces said they were not interested in carrying out the duties imposed upon them, there was a method of dealing with that. I suppose now one promotes them.

I think this is very close to the core of the problem. Several have told us that they think that CN wants out. In other words, they simply are no longer interested or motivated to run this line of railway. People are saying, that being the case, there is no point in trying to hold them in.

How do we provide the service, given the fact that CN has turned its emotional back upon the area? Then we get into potential answers to that question. We also get into another question, a much broader question, that if this is the kind of motivation that operates in CN, why not initiate a bill for the privatization of the entire company and bring in a good free enterprise motivation to make these people do their work?

It seems to me those are questions that we come to at this stage in our hearings. They are perhaps rhetorical questions on which we should sleep.

Mr. Armitage: Mr. Chairman, may I comment on that, at the risk of entering the lion's den, in a sense. I am sure that CN is the proper party to answer questions of that type. Based on my exposure, my understanding of the situation is that CN's mandate is to make a profit, to operate as a business regardless of the fact that it is a Crown corporation, and that has been the case for a number of years now. With that mandate and motivation obviously CN will put its resources where it can get the best return. If there is a segment of business, as Peter described, which is not that productive in the sense of a

[Traduction]

rente, car il ne l'abandonnerait pas, il déclarerait simplement au gouvernement: «D'accord, si c'est ce que vous voulez, nous l'exploiterons pour vous, et nous vous présenterons la facture.»

M. Vuillemot: Le point que soulèvent les expéditeurs, c'est qu'il faut exploiter la voie de façon adéquate pour combler leurs besoins. Nous avons entendu plusieurs d'entre eux ce matin. *Stora Forest Industries*, quant à eux, ont mentionné que le service devra être efficace et répondre aux besoins d'expéditeurs comme eux, en ce qui concerne les horaires et autres. S'il s'agit simplement de posséder une voie de chemin de fer avec des horaires qui ne conviennent pas à un important expéditeur, le besoin n'est pas comblé.

Le sénateur Stewart: Monsieur le président, vous avez soulevé là une question de motivation.

Le sénateur Corbin: Ce n'était pas tout le sens de ma question, mais je suis heureux de poursuivre.

Le sénateur Stewart: Je vous prie de m'excuser.

Le sénateur Corbin: Ça va. Nous essayons tous ensemble de recueillir des témoignages.

Le sénateur Stewart: Le témoin semble vouloir dire que, dans les circonstances proposées par le président, le CN ne serait pas motivé à fournir le type de service souhaité par les expéditeurs. Si le CN n'est pas motivé à faire des profits, qu'est-ce donc qui le motive? Dans le temps, au moins, lorsque les gens enrôlés dans les forces armées disaient qu'ils n'étaient pas intéressés à obéir aux ordres, il y avait une méthode pour régler ça. Je suppose que maintenant on leur donne une promotion.

Je pense qu'on touche là le cœur du problème. Plusieurs personnes nous ont dit qu'elles pensaient que le CN voulait en finir. En d'autres termes, le CN n'est tout simplement plus intéressé ou motivé à exploiter cette voie de chemin de fer. Les gens disent qu'étant donné la situation il n'y a aucune raison d'essayer de les y forcer.

Comment fournir le service si le CN s'est désintéressé de la région? Nous commençons alors à envisager les solutions possibles. C'est aussi une autre question qui se pose, bien plus vaste; si c'est ce genre de motivation qui marche au CN, pourquoi ne pas présenter un projet de loi visant la privatisation de la société au complet et donner aux exploitants une bonne motivation axée sur la libre entreprise pour qu'ils fassent leur travail?

Il me semble que ce sont là les questions qu'il faut se poser à cette étape-ci de nos audiences. Il s'agit peut-être de questions qui n'en sont pas vraiment et sur lesquelles nous devrions revenir plus tard.

M. Armitage: Monsieur le président, puis-je m'exprimer à ce sujet, au risque de me jeter dans la gueule du loup, d'une certaine façon. Je suis sûr que c'est au CN de répondre à des questions de ce genre. D'après ce que je sais et de ce que je comprends de la situation, le mandat du CN est de faire des profits et d'exploiter une entreprise, peu importe qu'il s'agisse d'une société d'État, et c'est ce qui se passe depuis de nombreuses années maintenant. Muni de ce mandat et de cette motivation, le CN mettra de toute évidence ses ressources dans ce qui lui rapportera le plus. Si un secteur d'activités, comme

[Text]

positive return on the balance sheet, that is not where the attention and resources will go.

We have negotiated rates in our organization on behalf of shippers for a great number of years. It was many years ago that we came to the realization that it was the most profitable traffic that got the best attention in terms of available equipment and resources. That is not new, that has been around for a long time now.

Senator Graham: CN used to have a motto, "Business as well as the responsibility." What you are really suggesting is that they might abandon their responsibility before they abandon the line?

Mr. Armitage: I really would not like to comment on that. However, certainly the business motivation is foremost in terms of their mandate, as I understand it.

The Chairman: Senator Forrestall used the expression the other day, "in contemplation of profit" which is the same thing for CN and Petro-Canada; they are two examples of it. We have seen examples in the last few days: in contemplation of profit they close 1,000 routes.

Senator Corbin: I do not think you made a case, nor has CN, to the effect that they are losing money and losing money badly on this line. If we were to follow your philosophy that they are in business to make money, we would not have a national railway. We would have a dotted line right across Canada. Some sections may be 200 miles long and then a 50-mile or a 150-mile break. We would not have a national railway system any longer.

I have talked very little and I have listened attentively to those parts of the meeting that I have attended. The case has not been made to the effect that CN is losing money. It is a line that is marginally profitable. I think it should remain within the CN system to continue operating that way.

I do not think it is politically, morally and it may not be legally or constitutionally correct for them to abandon that line to private interest. CN will be strong inasmuch as it retains a strong presence right across Canada and not only parts of it. If it does not do that, I will lose faith in Canadian National as one of the national railways. I have had reason enough to lose faith about it in the past but there comes a time when you can push your luck a little too far, in my view. Your position this morning really amazed me, in terms of which public interest you are supporting. I will have to give your paper more attentive reading and some thought before I comment any further. I just wanted to let you know that it really amazed me today.

Mr. Armitage: I find your comments very interesting, senator and I share them to a point. Our submission is made in the realization of the wording of the National Transportation Act. What it states in that act is that the railways, whether it be CN or CP, for that matter, must operate as a business, otherwise there is provision for abandonment. It is in the reality of

[Traduction]

Peter l'a décrit, n'est pas productif dans ce sens qu'il ne dégage aucun profit, ce n'est pas vers lui que l'attention et les ressources seront dirigées.

Pendant de nombreuses années, nous avons négocié les tarifs au nom des expéditeurs. Cela fait bien des années que nous avons pris conscience que c'était le trafic qui rapportait le plus qui recevait le plus d'équipement et de ressources. Ce n'est pas nouveau, cela fait longtemps que ça se passe comme ça.

Le sénateur Graham: Le CN avait une devise: «Les affaires et les responsabilités ne font qu'un». Ce que vous voulez vraiment dire, c'est qu'il pourrait abandonner leurs responsabilités avant d'abandonner la voie?

M. Armitage: J'aimerais bien ne pas discuter de cela. Toutefois, je crois comprendre que les affaires sont certainement au premier plan de leur motivation, dans le cadre de leur mandat.

Le président: Le sénateur Forrestall a employé l'expression suivante l'autre jour: «en prévision de profits»; c'est la même chose pour le CN et pour Petro-Canada; on en a deux exemples. Nous en avons eu un ces derniers jours: en prévision des profits, ils ont fermé 1 000 voies.

Le sénateur Corbin: Je ne pense pas que vous ayez rien prouvé, pas plus que le CN, sur le fait que ce dernier perd de l'argent, et même qu'il se ruine, avec cette voie. Si je vous suis bien, c'est-à-dire que la raison d'être du CN est purement lucrative, nous n'aurions pas de chemin de fer national. Ce serait des voies qui traverseraient le Canada en pointillés: certaines voies auraient 200 milles de longueur, puis seraient interrompues pendant 50 ou 150 milles. Nous n'aurions plus de réseau national de chemin de fer.

J'ai très peu parlé, et j'ai écouté attentivement ce qui s'est dit lorsque j'étais présent. On n'a pas prouvé que le CN perdait de l'argent. C'est une voie qui rapporte à peine. Je pense qu'on devrait la maintenir au CN et continuer à l'exploiter de cette façon.

Je pense que, d'un point de vue politique, moral et peut-être même légal et constitutionnel, le CN serait mal venu d'abandonner cette voie en faveur d'intérêts privés. Le CN restera fort en autant que sa présence reste solide d'un bout à l'autre du Canada et non pas dans certaines régions seulement. Si le CN ne respecte pas ça, je ne croirai plus en lui en tant que chemin de fer national. J'ai déjà eu suffisamment de raisons auparavant de perdre la foi, mais il arrive un moment où vous risquez un peu trop, à mon avis. Votre prise de position, en ce qui concerne les intérêts publics que vous appuyez, m'a vraiment surpris ce matin. Il va falloir que je lise encore votre document attentivement et que j'y réfléchisse un peu avant d'aller plus loin. Je voulais juste vous faire savoir que cet état de choses m'a vraiment étonné aujourd'hui.

M. Armitage: Vos commentaires me semblent très intéressants, Monsieur le sénateur, et je les partage sur un point. Notre demande est rédigée en regard du libellé de la Loi sur les transports nationaux. Celle-ci dispose que les chemins de fer, que ce soit le CN ou le CP, doivent être exploités comme une entreprise commerciale, sinon il existe des dispositions pour l'abandon des activités. C'est à la lumière de cette réalité

[Text]

that that we have come to the position we have presented here today.

Senator Corbin: Those are the bones, but don't forget the flesh and the blood.

Senator Graham: Are you aware, Mr. Armitage, that you are referring to the National Transportation Act, and we are talking about developing or creating of potential "shortlines" in Nova Scotia, and at no place, nowhere, in the National Transportation Act, can you find a definition of a shortline? We wonder how the NTA can administer or have jurisdiction in that respect, when they have not yet defined the term.

Mr. Armitage: That is correct. We are aware of that, senator. There is reference, though, to the acquisition of lines and a certain level of responsibility on the part of the National Transportation Agency in adjudicating that.

Senator Spivak: I have a comment, Mr. Chairman, which is supplemental to what Senator Corbin has been saying. It seems to me that we have come to the heart of the matter in terms of looking at whether we need to have rail transportation as a regional development tool or whether it should make a profit, and you cannot have it both ways. If you are looking at strictly business decisions, then how can you not look at having a level playing field? If CN has to make a profit, then why are we subsidizing highways and why are we doing all kinds of other things such as Hibernia in which there is heavy government subsidization? I mean, I keep hearing the business kind of point of view as if it were really a level playing field in a free market situation, when in point of fact it is not, and it is regarded as such. What is your comment?

Mr. Vuillemot: In regard to a level playing field, that is kind of a—

Senator Spivak: It is a business term.

Mr. Vuillemot: . . . difficult one. I guess it comes to whether you believe there is such a thing.

Senator Spivak: Business ethics.

Mr. Vuillemot: Do you believe there is such a thing as a level playing field or that there can ever be such a thing as a level playing field and whether you are willing to work within the parameters or the limits that exist? In terms of the proposal to operate a national or a central rail network that we have included in our brief, we do not feel that that has to be restricted to one or two operators. There is room in there for a multitude of operators within the system. We believe there can be developed a system which will allow for a multitude of operators, so we are not necessarily saying that.

Senator Spivak: But my point is that the same rules should be applied to all in terms of strictly business issues. If you are going to require that one cannot be subsidized, has to absolutely be economic and make a profit, then you should require that of all of them. If you are going to abandon the notion that

[Traduction]

que nous en sommes arrivés à prendre la position que nous vous avons présentée aujourd'hui.

Le sénateur Corbin: Nous avons le principe, mais n'oubliez pas la substance.

Le sénateur Graham: Réalisez-vous, Monsieur Armitage, que vous faites référence à la Loi sur les transports nationaux, et que nous parlons de mettre en place ou de créer possiblement des «voies secondaires» en Nouvelle-Écosse, alors que nulle part, à aucun moment, vous trouvez la définition d'une voie secondaire dans la Loi sur les transports nationaux? Nous nous demandons comment l'Office peut administrer ou avoir compétence dans ce domaine, lorsque le terme n'a pas encore été défini.

M. Armitage: C'est vrai. Nous en sommes conscients, Monsieur le sénateur. On y fait référence, cependant, à l'acquisition de voies et à un certain niveau de responsabilité de la part de l'Office national des transports, à qui il revient de trancher.

Le sénateur Spivak: J'ai une remarque à faire, Monsieur le président, qui complète ce que le sénateur Corbin a dit. Il me semble que nous touchons le fond de la question: avons-nous besoin d'un chemin de fer comme outil de développement régional ou comme entreprise commerciale rentable, et nous ne pouvons pas avoir les deux. Si vous regardez les décisions concernant strictement l'exploitation commerciale de l'affaire, comment se fait-il que les règles du jeu ne soient pas les mêmes pour tout le monde? Si le CN doit faire des profits, pourquoi donc subventionner les autoroutes et pourquoi entreprendre toutes sortes de choses telles que Hibernia à qui d'importantes subventions gouvernementales ont été octroyées? Je veux dire, c'est toujours l'aspect commercial que j'entends, comme si les mêmes règles du jeu s'appliquaient à tous dans un marché libre, alors qu'en fait, ce n'est pas le cas; mais c'est de cette façon que nous observons la situation. Qu'en pensez-vous?

M. Vuillemot: En ce qui concerne les règles du jeu, c'est . . .

Le sénateur Spivak: Il s'agit d'un terme économique.

M. Vuillemot: . . . un terme difficile. Je pense que vous devez déterminer si vous croyez que c'est le cas ou non.

Le sénateur Spivak: Éthique commerciale.

M. Vuillemot: Croyez-vous que les règles du jeu sont vraiment les mêmes pour tous ou qu'elles pourraient vraiment l'être, et êtes-vous prêt à travailler selon les limites et les paramètres existants? Concernant la proposition d'exploiter un réseau de chemin de fer central ou national, dont nous avons parlé dans notre mémoire, nous ne pensons pas qu'il faille se restreindre à un ou deux exploitants. Il y a de la place pour une multitude d'exploitants dans le réseau. Nous estimons que nous pouvons mettre au point un réseau qui laisse la place à une foule d'exploitants, ce n'est donc pas nécessairement ce que nous disons.

Le sénateur Spivak: Ce que je veux dire, c'est que les mêmes règles devraient être appliquées à tout le monde en ce qui concerne strictement les questions d'ordre commercial. Si vous allez exiger qu'un d'entre eux ne soit pas subventionné, qu'il doit absolument être lucratif et faire des profits, vous devriez

[Text]

you need to subsidize transportation modes for the purposes of regional economic development, the entire cost benefits of that equation need to be considered, otherwise you are not making good business sense.

Mr. Vuillemot: You are essentially talking, I guess, a macroeconomic picture, and so on and so forth, and the need for the development in this country of a national transportation policy that takes into account all modes and all levels of government. In other words, perhaps a lot of the decisions perhaps have been made in isolation without consideration of the effect.

Senator Spivak: Harmonization.

Mr. Vuillemot: Harmonization. Excellent word. That is perhaps what you are getting at. In terms of subsidization and when and where a certain entity or a certain project should be subsidized, I guess you can have different levels and progression in that, and I guess the question is: When do you leave off the subsidization and let the enterprise go on its own?

Senator Graham: One of the things, Mr. Chairman, I think that should be noted in view of Senator Spivak's comment is that we have asked Transport Canada to bring to us their whole structure with respect to subsidies, both related to legislation, region, and time. It will be very interesting to examine it.

The Chairman: Thank you very much, gentlemen. It was a very interesting brief. We will adjourn now until 9 o'clock Thursday morning. We will hear briefs until approximately the same time as today, and then meet again, with permission of the Senate, at 4 o'clock to carry on.

The committee adjourned.

[Traduction]

alors l'exiger de tous. Si vous pensez abandonner la notion de subvention pour les moyens de transport à des fins de développement économique régional, il faut alors prendre en considération tous les coûts et tous les avantages. Sinon, votre proposition n'a pas beaucoup de sens au point de vue commercial.

M. Vuillemot: Je pense que vous dressez essentiellement un tableau macro-économique et ainsi de suite, et que vous parlez du besoin, dans ce pays, d'élaborer des politiques en matière de transport national qui tiennent compte de tous les moyens de transport et de tous les échelons du gouvernement. En d'autres termes, bon nombre des décisions, peut-être, ont été prises en vase clos sans qu'on envisage les répercussions.

Le sénateur Spivak: L'harmonisation.

M. Vuillemot: L'harmonisation. Excellent mot. C'est peut-être là où vous voulez en venir. Si on parle d'octroi de subventions, et de quand et où une certaine entité ou un certain projet devrait être subventionné, je suppose que vous pouvez procéder par étape et selon différents niveaux, et la question est, je pense: à quel moment abandonnez-vous la subvention et laissez-vous l'entreprise fonctionner par elle-même?

Le sénateur Graham: Une chose, qui, selon moi, devrait être soulignée à la lumière des commentaires du sénateur Spivak, c'est que nous avons demandé aux représentants de Transports Canada d'apporter avec eux tous leurs plans de subventions touchant aux aspects juridiques, régionaux et aux délais. Ce sera très intéressant à examiner.

Le président: Merci beaucoup, Messieurs. Ce mémoire a été très intéressant, la séance est levée jusqu'à 9 h jeudi matin. Nous entendrons des mémoires jusqu'à environ la même heure qu'aujourd'hui, puis nous nous réunirons à nouveau, avec la permission du Sénat, à 16 h.

La séance est levée.

APPENDIX "TC-1"



Law
(514) 399-4260

Affaires juridiques

Reference

N/réf.

FP 5505-18-8

R. Boudreau, c.r.
Vice-President
Vice-président

A. Giard, c.r.
General Counsel
Avocat-conseil

February 14, 1992

BY FAX
(613) 992-5015

S.A. Cantin
General Solicitor
Avocat général

T.W. Toward
L.M. Huart
M. Martineau
Assistant General Solicitors
Avocats généraux adjoints

Mr. David Johansen
Senate Legal Advisor
151 Sparks Street, Room 900
Ottawa, Ontario
K1A 0A9

D. Bekhor
J. Luciani
T.H. Hall
B.H. Noble
F. Perreault
Attorneys
Avocats

Re: Senate Hearings on the Proposed Sale by Canadian
National of Truro-Sydney Line

Dear Confrère:

During last week's sitting, the Honourable Senator Stewart asked me to identify the legal instrument which had declared the Eastern Lines to be for the general advantage of Canada, as that expression is found at paragraph 92(10)(c) Constitution Act, 1867, thus bringing them under federal jurisdiction.

Two types of railway lines or railway companies form the Canadian National railway system:

- A. Lines owned outright or railway companies controlled by Canadian National.

Each of these entities are declared to be for the general advantage of Canada as per section 18 Canadian National Railways Act (see appendix I).

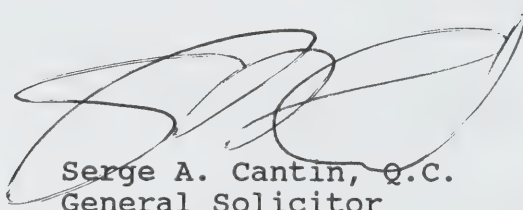
- B. Railway lines or railway companies owned or controlled by the Government of Canada, but managed and administered by Canadian National (entrusted lines or railway companies).

These are declared to be "public works of Canada" as per section 57 Government Railways Act (see appendix II). By virtue of subsection 91(1A) Constitution Act, 1867 i.e. "the Public Debt & Property", such declaration attracts federal jurisdiction.

Mr. David Johansen
02/14/92 (Friday)
Page 2

I trust the foregoing will be of assistance to the
Senate Committee Members.

Yours very truly,



Serge A. Cantin, Q.C.
General Solicitor

SAC/lrs/192

ANNEXE «TC-1»

Le 10 février 1992

PAR TÉLÉCOPIEUR
(613) 992-5015

Monsieur David Johansen
151, rue Sparks, bureau 900
Ottawa (Ontario)
K1A 0A9

Concerne: Audiences du Sénat sur le projet de vente par
Canadien National de la ligne Truro-Sydney

Cher confrère,

Au cours de la réunion de la semaine dernière, l'honorable sénateur Stewart m'a demandé de rechercher le document juridique qui avait déclaré que les Eastern Lines étaient à l'avantage général du Canada étant donné qu'on retrouve cette expression au paragraphe 92(10)c) de la *Loi constitutionnelle de 1867* les faisant ainsi relever de la compétence fédérale.

Deux types de lignes ferroviaires ou compagnies de chemin de fer constituent le réseau ferroviaire Canadien National:

A. Lignes en propriété directe ou compagnies ferroviaires contrôlées par le Canadien National.

Toutes ces entités sont déclarées être à l'avantage général du Canada conformément à l'article 18 de la *Loi sur les chemins de fer nationaux du Canada* (voir annexe I).

B. Voies ferroviaires ou compagnies de chemin de fer en toute propriété ou contrôlées par le gouvernement du Canada, mais gérées et administrées par le Canadien National (voies confiées ou compagnies de chemin de fer).

Celles-ci sont déclarées être des ouvrages publics du Canada par la Loi sur les chemins de fer de l'État (voir annexe II). En vertu paragraphe 91(1)a) de la *Loi constitutionnelle de 1867*, c'est-à-dire la dette publique et la propriété, un tel libellé entraîne la compétence fédérale.

J'espère que ce qui précède sera utile aux membres du Comité sénatorial et je vous prie d'agréer mes salutations distinguées.

Le solliciteur général
Serge A. Canton, C.R.

APPENDIX I

CHAPTER C-19

An Act respecting Canadian National Railways

SHORT TITLE

Short title

1. This Act may be cited as the *Canadian National Railways Act*. R.S., c. C-10, s. 1.

WORKS FOR THE GENERAL ADVANTAGE OF CANADA

Works for the general advantage of Canada

18. (1) The railway or other transportation works in Canada of the National Company, of every company mentioned or referred to in Part I or Part II of the schedule and of every company formed by any consolidation or amalgamation of any two or more of such companies are hereby declared to be works for the general advantage of Canada.

Continuation of constituent companies

(2) The companies incorporated by subsection 7(2) of the *Canadian National-Canadian Pacific Act* are hereby continued and those companies are in respect of all their affairs subject to this Act.

Definition of "railway or other transportation works"

(3) For the purposes of this section, the expression "railway or other transportation works" does not include any works operated under the authority of section 27. R.S., c. C-10, s. 18.

CHAPITRE C-19

Loi concernant les Chemins de fer nationaux du Canada

TITRE ABRÉGÉ

1. *Loi sur les Chemins de fer nationaux du Canada*. S.R., ch. C-10, art. 1. Titre abrégé

OUVRAGES À L'AVANTAGE GÉNÉRAL DU CANADA

18. (1) Sont déclarés être à l'avantage général du Canada les ouvrages de chemin de fer ou autres ouvrages de transport, au Canada, de la Compagnie du National, de chaque compagnie mentionnée ou visée dans les parties I ou II de l'annexe et de chaque compagnie formée par la réunion ou fusion de deux ou plusieurs de ces compagnies.

Ouvrages à l'avantage général du Canada

(2) Les compagnies constituées en personnes morales par le paragraphe 7(2) de la *Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien* sont continuées et sont assujetties à la présente loi pour toutes leurs affaires.

Continuation des compagnies constituantes

(3) Pour l'application du présent article, «ouvrages de chemin de fer ou autres ouvrages de transport» ne comprend aucun ouvrage mis en service sous le régime de l'article 27. S.R., ch. C-10, art. 18.

Définition de «ouvrages de chemin de fer ou autres ouvrages de transport»

APPENDIX II



CHAPTER G-7

An Act respecting Government railways

SHORT TITLE

Short title

1. This Act may be cited as the *Government Railways Act*. R.S., c. G-11, s. 1.

GENERAL

Railways to be public works

57. All Government railways are public works of Canada. R.S., c. G-11, s. 57.

CHAPITRE G-7

Loi concernant les chemins de fer de l'État

TITRE ABRÉGÉ

1. *Loi sur les chemins de fer de l'État*. S.R., ch. G-11, art. 1. Titre abrégé

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

57. Tous les chemins de fer de l'État sont des ouvrages publics du Canada. S.R., ch. G-11, art. 57. Les chemins de fer sont des ouvrages publics



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
Ottawa, Canada K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :
Groupe Communication Canada — Édition
Ottawa, Canada K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From Stora Forest Industries Limited:

Mr. Thomas R. Hall, President and General Manager;
Mr. Jack MacDonnell, Manager, Internal Sales and Distribution.

From Sydney Steel Corporation:

Mr. Jack (J. D.) Coffin, Director of Commercial Services.

From the Cape Breton Development Corporation:

Mr. Ernest Boutilier, President and Chief Executive Officer.

From Industrial Cape Breton Board of Trade Task Force:

Mr. John Morrison, Chairman, CN Rail Task Force;
Mr. George Wheeliker, Co-Chairman, CN Rail Task Force.

From the Atlantic Provinces Transportation Commission:

Mr. Ramsay Armitage, General Manager;
Mr. Peter Vuillemot, Assistant General Manager.

De Stora Forest Industries Limited:

M. Thomas R. Hall président et directeur général;
M. Jack MacDonnell, administrateur, Ventes et distribution.

De Sydney Steel Corporation:

M. Jack (J. D.) Coffin, directeur, Relations commerciales.

De la Société de développement du Cap-Breton:

M. Ernest Boutilier, président et directeur général.

De l'Industrial Cape Breton Board of Trade Task Force:

M. John Morrison, président, CN Rail Task Force;
M. George Wheeliker, président, De Sydney Harbour Ports Regional Development Board.

De l'Atlantic Provinces Transportation Commission:

M. Ramsay Armitage, directeur général;
M. Peter Vuillemot, directeur général adjoint.

CAI
Yc 19
- T83



Third Session
Thirty-fourth Parliament, 1991-92

Troisième session de la
trente-quatrième législature, 1991-1992

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

**Transport
and
Communications**

**Transports
et des
communications**

Chairman:
The Honourable FINLAY MACDONALD

Président:
L'honorable FINLAY MACDONALD

Thursday, February 13, 1992

Le jeudi 13 février 1992

Issue No. 7

Fascicule n° 7

Second Proceedings on:

Deuxième fascicule concernant:

The inquiry into CN Rail to sell
the main railway line between
Truro and Sydney, Nova Scotia

Enquête sur la décision du CN Rail
de vendre la voie principale reliant
Truro à Sydney en Nouvelle-Écosse

WITNESSES:
(See back cover)

TÉMOINS:
(Voir à l'endos)



Third Session
Thirty-fourth Parliament, 1991-92

SENATE OF CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

Transport and Communications

Chairman:
The Honourable FINLAY MACDONALD

Thursday, February 13, 1992

Issue No. 7

Second Proceedings on:

The inquiry into CN Rail to sell
the main railway line between
Truro and Sydney, Nova Scotia

WITNESSES:
(See back cover)

Troisième session de la
trente-quatrième législature, 1991-1992

SÉNAT DU CANADA

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

Transports et des communications

Président:
L'honorable FINLAY MACDONALD

Le jeudi 13 février 1992

Fascicule n° 7

Deuxième fascicule concernant:

Enquête sur la décision du CN Rail
de vendre la voie principale reliant
Truro à Sydney en Nouvelle-Écosse

TÉMOINS:
(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE
ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Finlay MacDonald, *Chairman*

The Honourable Senators:

Adams	*Frith (or Molgat)
Atkins	Graham
Buchanan	*Murray
Corbin	(or Lynch-Staunton)
Eyton	Oliver
Davey	Spivak
Forrestall	Stewart

**Ex Officio Members*

(Quorum 4)

Change in Membership of the Committee:

Pursuant to Rule 86(4), membership of the Committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Spivak substituted for that of the Honourable Senator Berntson (February 12, 1992).

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT
DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable Finlay MacDonald

Les honorables sénateurs:

Adams	*Frith (ou Molgat)
Atkins	Graham
Buchanan	*Murray
Corbin	(ou Lynch-Staunton)
Eyton	Oliver
Davey	Spivak
Forrestall	Stewart

**Membres d'office*

(Quorum 4)

Modifications de la composition du comité:

Conformément à l'article 86(4) du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit:

Le nom de l'honorable sénateur Spivak est substitué à celui de l'honorable sénateur Berntson (le 12 février 1992).

ORDER OF REFERENCE

Extract from the *Minutes of the Proceedings of the Senate*, Wednesday, December 11, 1991:

"The Honourable Senator Graham moved, seconded by the Honourable Senator Olson, P.C.:

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be empowered to inquire into and report upon the decision of Canadian National Railways to sell the main railway line between Truro and Sydney, Nova Scotia; and

That the Committee present its Report no later than April 14, 1992.

After debate,

The question being put on the motion, it was adopted."

ORDRE DE RENVOI

Extrait des *Procès-verbaux du Sénat* du mercredi 11 décembre 1991:

«L'honorable sénateur Graham propose, appuyé par l'honorable sénateur Olson, C.P.,

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit autorisé à faire enquête et rapport sur la décision du Canadien National de vendre la voie ferrée principale reliant Truro à Sydney, en Nouvelle-Écosse; et

Que le Comité présente son rapport au plus tard le 14 avril 1992.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

Le greffier du Sénat

Gordon L. Barnhart

Clerk of the Senate

MINUTES OF PROCEEDING

THURSDAY, FEBRUARY 13, 1992
(9)

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, met this day in room 257 East Block, at 9:05 a.m., the Chairman, the Honourable Finlay MacDonald, presiding.

Members of the Committee present: The Honourable Senators Adams, Atkins, Corbin, Davey, Forrestall, Frith, Graham, MacDonald (*Halifax*), Spivak and Stewart (10).

Other Senator present: The Honourable Senator Macdonald (*Cape Breton*) (1).

In attendance: Mr. John Christopher and Mr. David Johansen from the Research Branch of the Library of Parliament and Mr. F. H. (Joe) Howard.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

*Witnesses:**From the Interstate Commerce Commission:*

Mr. Joseph H. Dettmar, Deputy Director, Rail Section, Office of Proceedings.

On behalf of the Brotherhood of Maintenance of Way Employees:

Mr. Paul S. Dempsey;

Mr. G.D. Housch, Vice President.

From Robert L. Banks and Associates Inc.:

Mr. Charles H. Banks.

Professor John Heads, Transport Institute, University of Manitoba.

From Cando Contracting Ltd.:

Mr. Gordon Peters, President.

From the Central Western Railway:

Mr. Tom Payne, President.

From Anacostia and Pacific Company Inc.:

Mr. Larry McCaffrey, Managing Director.

From Railtex:

Mr. Bruce Flohr, President.

From the Huron Transportation Group Inc.:

Mr. John Marino, Chairman.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Wednesday, December 11, 1991, the Committee continued its inquiry into and report upon the decision of Canadian National Railways to sell the main railway line between Truro and Sydney, Nova Scotia.

The Chairman along with Senator Graham made opening remarks.

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 13 FÉVRIER 1992
(9)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 05, dans la pièce 257 de l'édifice de l'Est, sous la présidence de l'honorable Finlay MacDonald (président).

Membres du Comité présents: Les honorables sénateurs Adams, Atkins, Corbin, Davey, Forrestall, Frith, Graham, Macdonald (*Halifax*), Spivak et Stewart (10).

Autre sénateur présent: L'honorable sénateur Macdonald (*Cap-Breton*) (1).

Présents: M. John Christopher et M. David Johansen, du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement, et M. F. H. (Joe) Howard.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

*Témoins:**De l'Interstate Commerce Commission:*

M. Joseph H. Dettmar, directeur associé, Section des chemins de fer, Bureau des procédures.

Au nom de la Fraternité des préposés à l'entretien des voies:

M. Paul S. Dempsey;

M. G. D. Housch, vice-président.

De Robert L. Banks and Associates Inc.:

M. Charles H. Banks.

M. John Heads, professeur, Institut des transports, Université du Manitoba.

De Cando Contracting Ltd.:

M. Gordon Peters, président.

Du Central Western Railway:

M. Tom Payne, président.

De l'Anacostia & Pacific Company Inc.:

M. Larry McCaffrey, directeur.

De Railtex:

M. Bruce Flohr, président.

De Huron Transportation Group Inc.:

M. John Marino, président.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 11 décembre 1991, le Comité poursuit l'enquête sur la décision du CN Rail de vendre la voie principale reliant Truro à Sydney en Nouvelle-Écosse.

Le président et le sénateur Graham font des déclarations liminaires.

Mr. Dettmar of the Interstate Commerce Commission made a brief statement and then answered questions.

At 10:35 a.m. on behalf of the Brotherhood of Maintenance of Way Employees Mr. Dempsey made an opening statement and answered questions.

At 11:45 a.m. Mr. Banks of Robert L. Banks & N Associates Inc. made an opening statement and answered questions.

At 12:55 a.m. Mr. Dempsey made a closing statement and answered questions.

At 1:05 p.m. the Committee suspended its sitting.

At 4:00 p.m. the Committee resumed its sitting.

It was agreed—That the following be filed as exhibits with the Clerk of the Committee:

Short Line Railways: Experience in the United States and Canada by Arthur G. Wilson, John Heads and Denver Tolliver of the Transport Institute, University of Manitoba, September 1990 (Exhibit TC-27);

Professor Head made an opening statement and answered questions.

At 5:10 p.m. Mr. Peters of Cando Contracting made a brief statement and answered questions.

At 5:40 p.m. Mr. Payne made a statement accompanied by a slide presentation and answered questions.

At 6:55 p.m. the Committee suspended its sitting.

At 7:40 p.m. the Committee resumed its sitting.

Mr. McCaffrey from Anacostia & Pacific Company Inc., Mr. Flohr from Railtex and Mr. Marino from the Huron Transportation Group Inc. made statements and answered questions.

The Honourable Senator Atkins moved,—That the submissions of today's witnesses be published as an appendix to the proceedings of the Committee:

Testimony of Joseph H. Dettmar, Deputy Director (Rail), Office of Proceedings, Interstate Commerce Commission (Appendix TC-2);

Testimony of Paul S. Dempsey on behalf of the Brotherhood of Maintenance of Way Employees (Appendix TC-3);

Joint Statement of Robert L. Banks and Charles H. Banks (Appendix TC-4);

A Perspective on Short Line Railways in Canada, A paper to be presented by Dr. John Heads, Director, Transport Institute, University of Manitoba (Appendix TC-5);

Written Submission by Cando Contracting Ltd. for Presentation by Gordon Peters on February 13, 1992 (Appendix TC-6);

Presentation to the Senate Standing Committee on Transportation and Communications representing Central Western Railway Corporation: Thomas Payne, President and Chief Operating Officer (Appendix TC-7);

Testimony of Anacostia and Pacific Company, Inc. presented by R. Lawrence McCaffrey, Jr., Managing Director, February 13, 1992 (Appendix TC-8);

Testimony of Mr. Bruce M. Flohr, President, RailTex Service Company, Inc. (Appendix TC-9);

M. Dettmar, de l'Interstate Commerce Commission, fait un bref exposé puis répond aux questions.

À 10 h 35, M. Dempsey fait un bref exposé au nom de la Fraternité des préposés à l'entretien des voies, puis répond aux questions.

À 11 h 45, M. Banks, de Robert L. Banks & Associates Inc., fait un bref exposé et répond aux questions.

À 12 h 55, M. Dempsey fait le dernier exposé, puis répond aux questions.

À 13 h 05, le Comité suspend la séance.

À 16 heures, le Comité reprend la séance.

Il est convenu—Que les documents suivants soient déposés comme pièces auprès du greffier du Comité :

Short Line Railways: Experience in the United States and Canada, Arthur G. Wilson, John Heads et Denver Tolliver du Transport Institute, Université du Manitoba, septembre 1990 (pièce TC-27);

M. Head fait un exposé liminaire puis répond aux questions.

À 17 h 10, M. Peters, de Cando Contracting, fait un bref exposé puis répond aux questions.

À 17 h 40, M. Payne fait un exposé accompagné d'une projection de diapositives, puis répond aux questions.

À 18 h 55, le Comité suspend la séance.

À 19 h 40, le Comité reprend la séance.

M. McCaffrey, de l'Anacostia and Pacific Company Inc., M. Flohr, de Railtex, et M. Marino, du Huron Transportation Group Inc., font des déclarations, puis répondent aux questions.

L'honorable sénateur Atkins propose,—Que les mémoires présentés aujourd'hui par les témoins soient publiés en annexe des procès-verbaux et témoignages du Comité:

Témoignage de Joseph H. Dettmar, directeur associé (Chemins de fer), Bureau des procédures, Interstate Commerce Commission (annexe TC-2);

Témoignage de Paul S. Dempsey au nom de la Fraternité des préposés à l'entretien des voies (annexe TC-3);

Exposé conjoint de Robert L. Banks et Charles H. Banks (annexe TC-4);

Aperçu des chemins de fer secondaires au Canada, document présenté par M. John Heads, directeur, Institut des transports, Université du Manitoba (annexe TC-5);

Mémoire de Cando Contracting Ltd., présenté par Gordon Peters le 13 février 1992 (annexe TC-6);

Exposé fait par M. Thomas Payne, président et chef de l'Exploitation du Central Western Railway Corporation, devant le Comité sénatorial permanent des transports et des communications (annexe TC-7);

Témoignage de R. Lawrence McCaffrey, junior, directeur, au nom de l'Anacostia and Pacific Company Inc., le 13 février 1992 (annexe TC-8);

Témoignage de M. Bruce M. Flohr, président, RailTex Service Company Inc. (annexe TC-9);

Shortline and Regional Railroads Opportunities for Regional Development, Remarks by John H. Marino, President, Huron Transportation Group, Inc., on behalf of the Nova Scotia Railway (Appendix TC-10).

At 10:00 p.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

Chemins de fer locaux et régionaux, possibilités de développement régional, intervention de M. John H. Marino, président, Huron Transportation Group Inc., au nom de Nova Scotia Railway (annexe TC-10).

À 22 heures, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

Le greffier du Comité

Denis Robert

Clerk of the Committee

EVIDENCE

Ottawa, Thursday, February 13, 1992

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9.00 a.m. to consider its order of reference on the decision of CN Rail to sell the main railway line between Truro and Sydney, Nova Scotia.

Senator Finlay MacDonald (*Chairman*) in the Chair.

The Chairman: Honourable senators, Senator Graham has asked to make an opening statement.

Senator Graham: Mr. Chairman, it has to do with procedure and the presentations that we are about to hear today. As you know, I had expressed concern for several weeks about the timing of the receipt of the presentations. Yesterday, with the exception of one, we received very late in the day all of the presentations that are to be made today. Mine arrived in my office at 4:15. I am sure that other honourable senators who had gone to other committees or other meetings or had other obligations may not yet have had an opportunity to peruse those documents. I hope that will not happen in the future, because it has made it very difficult.

However, last night, when I got home, I did have an opportunity to skip through some of the documents, and I was rather startled, to say the least, when I was reading the presentation which will be made this morning by Mr. Robert L. Banks. The first witness, as you know, is Mr. Paul Dempsey on behalf of the Brotherhood of Maintenance of Way. He is supposed to appear at 9 o'clock. At 10 o'clock, we have Mr. Banks.

I received Mr. Dempsey's presentation February 4 or February 5. This is now February 13. Now, in Mr. Banks' presentation, which we are going to hear at 10 o'clock this morning, I note that on page 6 he says that the staff of the committee, presumably this committee, also asked him to comment on the testimony of Paul S. Dempsey on behalf of the Brotherhood of Maintenance of Way employees.

I find it in the first instance highly unusual that a witness who is to appear has already received someone else's testimony perhaps a week ahead of time. Now, if fair is fair, that is fine, if the playing field is level, if the rules are the same for everybody.

I would like to know, I suppose, on whose instructions Mr. Banks received Mr. Dempsey's presentation in advance. Why is Mr. Banks here? I was not aware that Mr. Banks was coming until I saw his name on the list. Is he really here to refute Mr. Dempsey's testimony, which I am led to believe after perusing Mr. Banks' testimony? What is the real reason d'être? Why is he here? If Mr. Banks had Mr. Dempsey's testimony in advance, did Mr. Dempsey know that Mr. Banks had his testimony in advance? Is the playing field level in the sense that Mr. Dempsey had Mr. Banks' testimony? The

TÉMOIGNAGES

Ottawa, le jeudi 13 février 1992

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 heures afin d'examiner son ordre de renvoi relativement à la décision de CN Rail de vendre la voie principale reliant Truro à Sydney en Nouvelle-Écosse.

Le sénateur Finlay MacDonald (*président*) occupe le fauteuil.

Le président: Honorables sénateurs, le sénateur Graham a demandé à faire une déclaration préliminaire.

Le sénateur Graham: M. le président, ma déclaration a trait à la procédure et aux exposés que nous allons entendre aujourd'hui. Comme vous le savez, je m'inquiète depuis quelques semaines déjà à propos des délais de présentation des exposés. C'est hier seulement que nous avons reçu tous les exposés—à l'exception d'un seul—que nous sommes censés entendre aujourd'hui. En ce qui me concerne, je les ai reçus à mon bureau à 16 h 15. Je suis sûr que d'autres sénateurs qui siégeaient à d'autres comités, assistaient à d'autres réunions ou qui avaient d'autres obligations à remplir n'ont peut-être pas encore eu la chance de parcourir ces documents. J'espère ne pas revivre une situation aussi pénible dans l'avenir.

Toutefois, hier soir, de retour chez moi, j'ai pu parcourir rapidement quelques-uns des documents, et j'ai été plutôt surprise, c'est le moins que je puisse dire, à la lecture de l'exposé que doit faire ce matin même M. Robert L. Banks. Le premier témoin, nous le savons, doit être M. Paul Dempsey, qui parlera au nom de la Fraternité des préposés à l'entretien des voies. Il doit comparaître à 9 heures. Et à 10 heures, nous entendons M. Banks.

J'ai reçu l'exposé de M. Dempsey le 4 ou le 5 février. Nous sommes aujourd'hui le 13 février. Dans son exposé, que nous entendrons à 10 heures, M. Banks indique, à la page 6, que le personnel du Comité, probablement le Comité des transports, c'est-à-dire le Comité ici réuni, lui a aussi demandé de commenter le témoignage que fera Paul S. Dempsey au nom de la Fraternité des préposés à l'entretien des voies.

Tout d'abord, je trouve très inusité le fait qu'un témoin censé comparaître ait pu prendre connaissance, peut-être une semaine au préalable, du témoignage de quelqu'un d'autre. Je suis d'accord avec cette façon de faire, dans la mesure où tous les intervenants ont les mêmes droits, si les règles sont les mêmes pour tous.

J'aimerais, par conséquent, savoir avec l'autorisation de qui M. Banks a reçu au préalable l'exposé de M. Dempsey. Pourquoi M. Banks est-il ici? Je n'ai appris la venue ici de M. Banks qu'après avoir vu son nom sur la liste. Sa présence a-t-elle vraiment pour objet de réfuter le témoignage de M. Dempsey, ce que je suis porté à croire, après avoir parcouru le témoignage de M. Banks? Quelle est la véritable raison de sa présence? Pourquoi est-il ici? M. Dempsey savait-il que M. Banks a pu prendre connaissance de son témoignage à l'avance? Peut-on dire que les chances sont les mêmes pour tous, dans le sens où M. Dempsey aurait pu lui aussi lire le

[Text]

whole thing, Mr. Chairman, is very unusual, in my judgment. I have been around here for 20 years. It is unprecedented.

The Chairman: Colleagues, Senator Graham brings up two very interesting points. On the first point, I thought he was going to start with a compliment as the initiator of this inquiry. The time limit of April 14 was put on, which caused the staff and myself to work all through January to get these submissions so we could start in February. Unquestionably, we had troubles getting submissions in time. As a matter of fact, in mid-January, I called Senator Corbin for advice because they were coming in so fast and furious that we could not get them translated. He was very understanding about that when I explained the situation.

I have been to committee meetings over seven years where I would come in and I would receive the submission for the first time right then when it was laid before me. I accept that fact. I understand the problem of voluminous material arriving at the last minute. I can only assure you that while we tried our best to get the submissions as early as we could, it just seemed to be impossible. They came at the last minute. However, your second point is—

Senator Graham: On the first point, Mr. Chairman, I think the staff has done wonderfully well, and I appreciate the volume of work that has transpired. I know how hard you have worked, because you and I have been here day in and day out.

The Chairman: Thank you very much, senator. Of course, a lot of these submissions you will acknowledge are inspired by yourself, and they still keep coming. I too join you in the compliments to the staff. The revised testimony goes out to all members the day after a hearing, 25 copies, I think, because we never know who is on this committee. We are all kept pretty well in the picture if we take the time to read it.

Your second point is a very, very good one. I have been in the habit of sending all briefs that pertain to or mention another party, or bring up an opinion, to the other party to get responses back and forth. The best example of that is the situation which arose as a result of the submission of Mr. Matheson with regard to the legality of the sale. This was immediately send to the CN lawyers and to the Library of Parliament for opinion and so on. They came back. Similarly, the remarks of the lawyers were sent back to Mr. Matheson, and Mr. Matheson has yet to make a reply to that, which he has promised in the next couple of days.

[Traduction]

témoignage de M. Banks? M. le président, à mon avis, tout cela est très inhabituel. C'est la première fois en vingt ans que je suis témoin d'une pareille situation. Le cas est sans précédent.

Le président: Chers collègues, le sénateur Graham soulève ici deux questions très intéressantes. En ce qui a trait à la première, je pensais qu'en tant qu'auteur de la demande il allait commencer par des félicitations. Nous avons décidé, je crois, de fixer la date limite au 14 avril, de sorte que mon personnel et moi avons passé tout le mois de janvier à recevoir les mémoires, afin que nous puissions commencer nos travaux en février. Nous avons eu beaucoup de mal, il est vrai, à obtenir les mémoires dans les délais impartis. En fait, à la mi-janvier, j'ai appelé le sénateur Corbin, pour lui demander conseil, étant donné que les mémoires nous parvenaient en grand nombre et rapidement, à tel point que nous ne pouvions pas les faire traduire. M. Corbin s'est montré très compréhensif, quand je lui ai exposé la situation.

J'ai siégé à des comités pendant sept ans, et il m'est déjà arrivé, lors de certaines séances, de recevoir un mémoire dont je prenais connaissance pendant les travaux mêmes. Ce genre de choses peut se produire. Je comprends la difficulté que représentent des documents volumineux qui nous parviennent à la dernière minute. Je puis vous assurer que nous avons tout tenté pour obtenir les mémoires le plus tôt possible, mais il semble que cela n'était pas possible. Nous les avons reçus à la dernière minute. Toutefois, votre deuxième question a trait à...

Le sénateur Graham: M. le président, pour ce qui est de la première question, je crois que le personnel a fait un travail irréprochable, et je suis conscient de la somme de travail qui a été accompli. Je sais que vous n'avez pas ménagé vos efforts, car vous comme moi, nous avons pris part à tous les travaux, depuis le début.

Le président: Je vous remercie, monsieur le sénateur. Un bon nombre de ces mémoires, vous le savez, nous ont été envoyés à votre demande, et il en arrive encore. Je tiens aussi à féliciter le personnel de son travail. Le compte rendu des témoignages entendus est transmis à tous les membres le lendemain de l'audience, ce qui représente, je crois, 25 exemplaires, parce que nous ne savons jamais à l'avance qui siègera au comité. Tous ceux qui prennent le temps de les lire savent assez bien ce qu'il en est de la situation.

Votre deuxième question est tout à fait pertinente. J'ai toujours eu l'habitude de faire parvenir à l'autre parti tous les mémoires le concernant ou faisant mention de lui ou exprimant une opinion à son sujet, afin de recueillir ses commentaires. La situation à laquelle a donné lieu la présentation de M. Matheson en ce qui a trait à la légalité de la vente, en est un bon exemple. Nous avons immédiatement fait parvenir le document aux avocats du CN, ainsi qu'à la bibliothèque du Parlement, afin de solliciter des commentaires, que nous avons effectivement reçus. De la même façon, nous avons fait parvenir à M. Matheson les observations des avocats, et ce dernier est censé donner sa réponse d'ici quelques jours, a-t-il promis.

[Text]

However, in this particular instance, Senator Graham is correct. We have been sending briefs back and forth to other people to get their comments and to give them some kind of idea as to what we are trying to arrive at and get their answers. The brief of the brotherhood who appeared on the first day of our hearings asked that on the 13th, the only day that Mr. Dempsey was available, could he appear. Could they have a second kick at the cat. The brotherhood wished to retain Mr. Dempsey. I agreed with this and scheduled Mr. Dempsey at the top of today's proceedings.

When Mr. Dempsey's brief arrived, I sent it to Mr. Banks for his comments. Mr. Banks is a consultant to this committee, just as Mr. Dempsey is a consultant for the brotherhood. Mr. Banks' comments on Mr. Dempsey's came in only a day or so ago. We had time really to get it to the committee. We did not get it to Mr. Dempsey. Mr. Banks saw Mr. Dempsey's, but Mr. Dempsey did not see Mr. Banks'. Therefore, this morning, as a result of our discussion, I have given Mr. Banks' submission to Mr. Dempsey to absorb, to give him time to read it, and I propose that we just simply reschedule the morning, with your permission, to deal with Mr. Dettmar of the Interstate Commerce Commission as the first witness, and then to proceed with Mr. Dempsey and Mr. Banks as before. Would that—

Senator Graham: If that is agreeable with Mr. Banks and Mr. Dempsey and Mr. Dettmar, that would be agreeable on our side.

Senator Stewart: Well, Mr. Chairman, what has happened has certainly made Mr. Banks' presentation quite interesting. It is always good to have our quiet deliberations agitated somewhat, specially on a cold morning. I wonder if we could have a slight variation on what you have proposed, and that is that since Mr. Banks' work as a consultant to the committee relates primarily to the testimony to be given by Mr. Dempsey, could we follow ordinary undergraduate debating rules and let Mr. Dempsey have a few minutes at the end, after Mr. Banks, in his own defence? Perhaps he could have ten or twelve minutes, so that if the committee might have been misled inadvertently, Mr. Dempsey could be given a chance to enlighten them and to feel that he had been treated fairly.

The Chairman: Do you expect me to say no to that question?

Senator Stewart: No. No.

The Chairman: Is that agreed? Any further points, Senator Stewart?

Senator Stewart: No thank you, Mr. Chairman.

[Traduction]

Toutefois, dans le cas particulier qu'il soulève, le sénateur Graham a raison. Nous avons fait parvenir des mémoires à d'autres personnes pour qu'elles les commentent et puissent se faire une idée de ce que nous voulons faire, et pour obtenir leur avis. Dans le mémoire que la Fraternité a présenté le premier jour des audiences, la Fraternité a demandé si M. Dempsey pourrait comparaître le 13, le seul jour où ce dernier serait disponible, et s'ils pourraient faire valoir de nouveau leur position. La Fraternité tenait à retenir les services de M. Dempsey à cette fin. J'ai accueilli la requête et inscrit M. Dempsey en tête de liste de l'ordre de comparution d'aujourd'hui.

Lorsque le mémoire de M. Dempsey est arrivé, je l'ai fait parvenir à M. Banks, pour que ce dernier le commente. M. Banks agit en qualité de consultant du Comité, et M. Dempsey joue un rôle comparable auprès de la Fraternité.

Nous n'avons reçu les commentaires de M. Banks sur l'exposé de M. Dempsey qu'il y a un jour ou deux. Nous avons bien eu le temps de les transmettre au Comité, mais pas à M. Dempsey. Aussi, ce matin, après discussion, ai-je remis l'exposé de M. Banks à M. Dempsey pour que ce dernier puisse le lire; je propose donc simplement, si vous le voulez bien, que nous réorganisions l'ordre du jour de l'avant-midi, de façon à faire comparaître M. Dettmar, de l'Interstate Commerce Commission, comme premier témoin, et d'entendre ensuite M. Dempsey et par la suite M. Banks, comme il avait été prévu initialement. Cela vous...

Le sénateur Graham: Si cela convient à Messieurs Banks et Dempsey, ainsi qu'à M. Dettmar, nous n'y voyons aucune objection.

Le sénateur Stewart: Eh bien, M. le président, ce que nous venons d'entendre ne fait qu'ajouter à l'intérêt de l'exposé de M. Banks. Je ne vois rien de mal à ce que nos paisibles délibérations se teintent d'une certaine agitation, en particulier par un matin aussi frisquet que celui que nous connaissons. Je me demande si nous ne pourrions modifier quelque peu le programme proposé; comme le travail de M. Banks comme consultant auprès du Comité a trait principalement au témoignage que fera M. Dempsey, ne pourrions-nous pas assouplir notre procédure habituelle, et laisser à M. Dempsey quelques minutes d'intervention, après M. Banks, pour qu'il puisse défendre sa position? Nous pourrions peut-être lui accorder dix ou douze minutes, de sorte que si le comité avait malencontreusement été induit en erreur, M. Dempsey aurait la chance de nous éclairer, et aurait aussi l'impression d'avoir été traité équitablement.

Le président: Vous ne pensez tout de même pas que je puisse répondre non à cette question?

Le sénateur Stewart: Non. Non.

Le président: Nous sommes d'accord? Avez-vous quelque chose à ajouter, sénateur Stewart?

Le sénateur Stewart: Non, je vous remercie, Monsieur le président.

[Text]

The Chairman: Then it is agreed that the first witness will be Mr. Dettmar, whom I have not had an opportunity to meet yet. Mr. Dettmar, would you come forward, please.

Now, I am a going to take a risk this morning with an opening statement. This is our third meeting. We have had very good testimony at our first two meetings, and while I have not taken a poll, I have sensed a collective feeling of this committee so far. At the risk of trying it, I was going to submit that the sense of the committee from all the witnesses we have heard is that common carrier freight service must be provided to commerce, industry, et cetera, between Sydney and Truro for as long as it continues to be demanded. There must be a continuation of the rail service. I think that is the collective agreement of the committee. I take a risk in putting that forward. Are there any contrary opinions? Hearing none, fine.

Now, I have a couple of other comments on our procedure today. We are meeting this morning until approximately 1 o'clock, and we will be breaking then for lunch. Senators are expected to be in the Senate Chamber at 2 o'clock. Permission has been received from the Senate to enable us to meet, even though the Senate may be sitting, at the precise time of 4 o'clock. At 4 o'clock we have some very interesting witnesses, which may make this a very interesting day, because we have with us today the three operators of American shortline railroads who are bidding for this rail line. We may go past 6 o'clock. However, we have arranged to have a hot supper for those interested at approximately 6 or 6:30, depending upon the committee's wishes, if we have to come back after that for whatever reason. That would appear to be our schedule for today.

Senator Graham: I see you looking at me, Mr. Chairman. I have to tell you that I have given notice of a motion which I propose to move in the Senate today. I hope the debate on my motion will not be long, but, in view of the fact that you have made arrangements for our meeting to go on into the evening, if necessary, perhaps, if it appears that the Senate is going to rise very soon after 4 o'clock, you could be a little tardy in calling the meeting to order here so that I could be in the Senate to move my motion, and of course to have it accepted, and then come over to the meeting. I am very anxious to be here, but for formal reasons I have to be in the Senate itself, if the Senate is still sitting, when motions are called.

The Chairman: Yes. It is the last order item.

Senator Frith: Mr. Chairman, at the chance of taking a risk, I will risk saying that from what Senator Molgat, the Deputy Leader, tells me, there is not a lot of business for this afternoon in the Senate. It just occurred to me that, if your witnesses are

[Traduction]

Le président: Donc, il est entendu que le premier témoin sera M. Dettmar, que je n'ai pas encore eu la chance de rencontrer. M. Dettmar, veuillez approcher, je vous prie.

Bon.

Je vais donc, dans mon exposé préliminaire de ce matin, prendre un risque. Nous en sommes à notre troisième séance de délibération. Nous avons entendu de très intéressants témoignages pendant les deux premières, et bien que je n'aie pas tenu un scrutin, je crois avoir saisi l'optique dans laquelle s'orientait le comité jusqu'ici. Je crois pouvoir dire, et c'est le risque que je prends, que l'opinion générale du Comité, après les témoignages entendus jusqu'ici, est qu'il faut continuer d'offrir un service public de transport de marchandises aux commerçants, à l'industrie et autres clients, entre Sydney et Truro, aussi longtemps que la demande d'un tel service existe. Le service ferroviaire doit être maintenu. Je crois que l'ensemble du Comité est d'accord là-dessus. Je prends le risque de l'affirmer. Y a-t-il des avis contraires? Personne ne s'objectant, je poursuis.

J'aimerais maintenant faire quelques commentaires sur la procédure que nous suivrons aujourd'hui. Ce matin, nous nous réunissons jusqu'à 13 heures environ, ensuite de quoi nous levons la séance pour le lunch. Les sénateurs sont attendus au Sénat à 14 heures. Nous avons obtenu permission du Sénat de nous réunir ici, même s'il y a séance du Sénat à 16 heures précises. À 16 heures, nous attendons quelques témoins très intéressants, qui sauront rendre notre journée particulièrement intéressante; en effet, nous avons parmi nous aujourd'hui les trois exploitants de chemins de fer secondaires américains, qui ont présenté une offre d'achat de la voie principale Sydney-Truro. Il se peut que nous soyons retenus jusqu'à 18 heures ou même plus tard. Toutefois, nous avons pris des dispositions pour que ceux qui le désirent puissent prendre un repas chaud vers 18 h ou 18 h 30, selon ce que souhaite le comité, au cas où nous aurions à revenir par la suite, pour une raison ou une autre. Tel sera donc le programme de notre journée.

Le sénateur Graham: Je vois que vous me regardez, monsieur le président. Je dois vous dire que j'ai présenté un avis de motion que je compte soumettre au Sénat aujourd'hui. J'espère que le débat sur ma motion ne sera pas trop long, mais vu que vous avez pris des dispositions pour que nous puissions délibérer jusque dans la soirée, au besoin; si jamais le Sénat levait la séance peu après 16 heures, il se pourrait donc que vous leviez la présente séance assez tard; le cas échéant, je pourrais présenter ma motion au Sénat, et bien entendu, la faire accepter, et revenir ensuite ici. Je tiens beaucoup à être ici, mais je me dois par ailleurs d'être au Sénat à des fins officielles, si le Sénat siège encore à ce moment, pour l'appel des motions.

Le président: Oui. C'est le dernier point à l'ordre du jour.

Le sénateur Frith: M. le président, si je puis me permettre, je crois pouvoir avancer, à la lumière de ce que me dit le sénateur Molgat, le leader suppléant, que l'ordre du jour de la séance du Sénat de cet après-midi n'est pas très chargé. Je me

[Text]

going to be here anyway, it might be a good idea to let them know that you might be able to start earlier than 4 o'clock.

The Chairman: They are all here. There is that possibility.

Senator Frith: I cannot guarantee it, but from what Senator Molgat told me yesterday afternoon, I do not think there is a lot of business on. I would be surprised if we went to 4 o'clock today. Of course, those may be famous last words, when I say that, but events have developed that way. If they are ready, then you might be able to start.

The Chairman: All right.

Senator Graham: Mr. Chairman, I think the normal terminology would be, "when the Senate adjourns or not later than 4 o'clock."

The Chairman: We have to warn the witnesses exactly what that means. What we are talking about, ladies and gentlemen, and particularly the shortline people who are with us, is that there is a possibility we would start this afternoon at 3:30. There is that possibility, so if you could regulate yourselves accordingly and be here at 3:30, it would be appreciated.

Senator Frith: They could sit in the gallery in the Senate and enjoy the show.

The Chairman: That is right. You can come to the Senate. You can watch us there and then come back here. The second point is Senator Stewart may need an extra half hour, so we might start at 4:30. Now, don't be surprised. That is the way the Senate operates.

Mr. Dettmar is Deputy Director of Rail for the Interstate Commerce Commission, Washington, and the Interstate Commerce people have been very helpful in giving us information and providing us particularly with you, Mr. Dettmar. We are delighted to welcome you here. Can you tell us a little bit about yourself first and then give us your brief? We encourage you to allocate your time equally to your brief and to the questions which may be asked of you, because that is the important part. Welcome to Canada, Mr. Dettmar, and thank you for coming to this committee.

Mr. Joseph H. Dettmar, Deputy Director, Rail Section, Office of Proceedings, Interstate Commerce Commission: Thank you, Mr. Chairman. I am an attorney. I am a supervisor of a group of 30 attorneys who draft all of the railroad-related decisions for the Interstate Commerce Commission. I have about 20 years' experience; about 15 of those have been spent with the commission and with the United States Department of Transportation, and about five years have been spent in private practice. I am an attorney.

I am currently the Deputy Director of the Office of Proceedings of the Commission, the federal agency charged with the economic regulation of interstate rail transportation in the United States. I am appearing today on behalf of Edward Philbin, the chairman of the commission, who expresses his regret

[Traduction]

suis dit aussi que si vos témoins doivent rester ici de toute façon, ce serait peut-être une bonne idée de leur indiquer si vous pourriez reprendre la séance avant 16 heures.

Le président: Ils sont tous ici. C'est une possibilité.

Le sénateur Frith: Je ne suis pas en mesure de le garantir, mais d'après ce que m'a dit le sénateur Molgat hier après-midi, je ne crois pas que l'ordre du jour soit très rempli. Je serais bien surpris que les travaux nous retiennent jusqu'à 16 heures aujourd'hui. Bien entendu, les événements me feront peut-être mentir. Sait-on jamais. Si tous sont prêts, vous pourrez alors commencer.

Le président: Très bien.

Le sénateur Graham: M. le président, je crois qu'il est d'usage de dire à l'ajournement du Sénat; sinon, ce sera à 16 heures au plus tard.

Le président: Nous devons indiquer à nos témoins ce que cela signifie précisément. Mesdames et Messieurs, et en particulier les représentants des chemins de fer secondaires, ce que nous disons, c'est qu'il se peut que nous commencions la séance de l'après-midi à 15 h 30. Cela est possible; alors, si vous pouvez aviser en conséquence et être ici à 15 h 30, nous l'apprécierions beaucoup.

Le sénateur Frith: Ils pourraient prendre place dans la galerie du Sénat comme observateurs.

Le Président: C'est exact. Vous pouvez venir au Sénat. Vous pouvez nous y observer et revenir ensuite ici. Également, le sénateur Stewart pourrait avoir besoin d'une demi-heure supplémentaire, aussi pourrions-nous commencer à 4 h 30. Ne soyez pas surpris. C'est ainsi que fonctionne le Sénat.

M. Dettmar est directeur adjoint de la section ferroviaire à la *Interstate Commerce Commission* de Washington, et le personnel de la Commission nous a fourni des renseignements très utiles et nous a gratifiés particulièrement de votre présence, M. Dettmar. Nous sommes ravis de vous accueillir ici. Pouvez-vous commencer par nous parler un peu de vous avant de faire votre exposé? Nous vous conseillons de répartir également votre temps entre votre exposé et les questions qui pourront vous être posées, étant donné que cette partie est la plus importante. Bienvenue au Canada, M. Dettmar, et merci de témoigner devant le comité.

M. Joseph H. Dettmar, directeur adjoint, section ferroviaire, Office of Proceedings, Interstate Commerce Commission: Merci, monsieur le Président. Je suis avocat. Je supervise un groupe de 30 avocats qui rédigent l'ensemble des décisions ferroviaires de la *Interstate Commerce Commission*. Je possède quelque 20 ans d'expérience, dont 15 environ auprès de la Commission et du ministère des Transports des États-Unis, et approximativement cinq de pratique privée. Je suis avocat.

Je suis actuellement directeur adjoint du bureau des poursuites (Office of Proceedings) de la Commission, organisme fédéral des États-Unis chargé de la réglementation économique du transport ferroviaire entre États. Je témoigne aujourd'hui au nom de Edward Philbin, président de la Com-

[Text]

at being unable to attend this morning. My comments on are my own and do not necessarily reflect those of Chairman Philbin or of the commission. I appreciate the invitation to testify. I have submitted my testimony for the record and will summarize it here.

During the past ten years more than 240 railroads have begun operations in the United States. Fifteen of those have been classified by the commission as regional railroads, being 250 miles in length or more. The remainder have been lumped into a category called shortlines. The average regional railroad has 660 miles of rail line and hauls about 65,000 car loads annually. Shortlines average about 48 miles in length and haul nearly 4,000 car loads each year.

These new railroads account for about 5 per cent of the total railroad freight revenues in the United States. These new railroads have one thing in common. With the exception of a few carriers, they all operate lines that another railroad did not want. Given that fact, the degree of success that these new railroads have enjoyed, as evidenced not only by their continued existence but by their continued proliferation, is indeed remarkable. The success of these new enterprises is most clearly manifested by the satisfaction expressed by the people who use them, the shippers and receivers.

The Interstate Commerce Commission, together with the U.S. Federal Railroad Administration, a division of the Transportation Department, sponsored a study in 1988 which showed that 94 per cent of the shippers using the new carriers indicated that service was at least the same or better than the service they had previously been receiving. Eighty-eight per cent said that the rates provided by the new carriers were at least the same or had improved.

To understand why the established railroads—and by these I mean the major railroads in the United States, which we sometimes call the Class I railroads, the line-haul railroads, the trunk lines want to get rid of so many lines, and why new enterprises are willing to acquire them and have been able to operate them successfully, we need to take a look at the history of the railroad industry in the United States. When railroads rose to dominance in American commerce in the period between the American Civil War and World War II, they became, in effect, instruments of national policy. Railroad rate making was used not only to pay for services, but also to serve broad private and public purposes. Unfortunately, this philosophy and the practices it spawned continued to hold sway long after the demise of the conditions that permitted the railroads to operate on the basis of political rather than economic and commercial considerations.

During the 1950s, the construction of our interstate highway system put the trucking industry into direct competition with the rails for manufactured goods traffic, in consequence of which almost all of that traffic moved from the railroad to the

[Traduction]

mission, qui regrette de ne pouvoir être ici. Le commentaire que je formulerai est personnel et ne reflète pas nécessairement le point de vue du Président ou de la Commission. Je vous remercie de m'avoir invité. J'ai présenté mon témoignage pour le compte rendu et vais le résumer ici.

Au cours des dix dernières années, plus de 240 réseaux ferroviaires ont commencé leur activité aux États-Unis, dont 15 ont été classés par la Commission chemins de fer régionaux, ayant une longueur d'au moins 250 milles. Les autres ont été désignés chemins de fer secondaires. Le chemin de fer régional moyen a une voie ferrée de 660 milles et achemine environ 65 000 wagons complets par année. Le chemin de fer secondaire a 48 milles de longueur en moyenne et transporte presque 4 000 wagons complets chaque année.

Ces nouveaux réseaux représentent environ 5 p. 100 des recettes-marchandises totales du transport ferroviaire aux États-Unis et ont une chose en commun. Exception faite de quelques transporteurs, tous exploitent des tronçons abandonnés par un autre chemin de fer. Compte tenu de ce fait, le succès que ces nouvelles sociétés ferroviaires ont connu, et dont témoignent non seulement leur survie mais également leur prolifération constante, est vraiment remarquable. C'est surtout la satisfaction exprimée par les utilisateurs, à savoir les expéditeurs et les destinataires, qui atteste du succès de ces nouvelles entreprises.

La *Interstate Commerce Commission*, ainsi que la *U.S. Federal Railroad Administration*, division du ministère des Transports, a parrainé en 1988 une étude qui a démontré que 94 p. 100 des expéditeurs recourant aux nouveaux transporteurs considéraient leur service comme au moins équivalent, sinon meilleur que celui qu'ils recevaient auparavant. Quarante-huit pour cent ont affirmé que les tarifs demandés par les nouveaux transporteurs étaient au moins équivalents sinon meilleurs.

Pour comprendre pourquoi les réseaux établis, et j'entends les grands chemins de fer des États-Unis, que nous appelons parfois chemins de fer de catégorie I, sur grande distance ou chemins de fer principaux, veulent se départir d'autant de tronçons, et pourquoi de nouvelles entreprises ont été prêtes à les acheter et capables de les exploiter efficacement, nous devons jeter un coup d'oeil sur l'histoire de l'industrie ferroviaire aux États-Unis. Lorsque les sociétés ferroviaires ont dominé le commerce américain entre la Guerre civile américaine et la Deuxième Guerre mondiale, elles sont devenues de fait des instruments de la politique nationale. La tarification ferroviaire permettait non seulement de payer les services, mais également de concourir à la réalisation de grands objectifs privés et publics. Malheureusement, ces principes et les pratiques qui en ont résulté ont continué de faire sentir leur influence longtemps après la disparition des conditions qui avaient permis aux chemins de fer de fonctionner en vertu de considérations politiques plutôt que de considérations économiques et commerciales.

Au cours des années 50, la construction de notre réseau routier entre États a amené l'industrie du camionnage à concurrencer directement le train pour ce qui est du transport de biens manufacturés, et il s'est ensuivi que la quasi-totalité du

[Text]

truck. The development of our inland waterway system gave barges access to the entire Mississippi basin and to a number of lesser waterways. The railroads utterly failed to adjust to this new competitive environment and plunged into obsolescence and insolvency. The culmination of all this was the bankruptcy of the northeastern and certain of the midwestern railroads in the 1970s. The Penn Central is the paradigm of this sad experience, all of which cost the American taxpayers more than \$7 billion to rescue the rail system.

The people's representatives made it clear that this was never to happen again. The Congress reacted by enacting the Staggers Rail Act of 1980. For your information, Mr. Staggers was a long-time chairman of the House Interstate and Foreign Commerce Committee. Under the act, carriers were permitted and encouraged to price their services to reflect their unique demand and cost characteristics. Rate-making ceased to be a means of furthering broad social purposes and instead simply became a means to allocate resources on the basis of supply and demand. As carriers ceased to cross-subsidize their operations, subsidizing their unprofitable ones by their profitable ones, those unprofitable operations began to fall by the wayside. When the Staggers Act was enacted in 1980, the conventional wisdom was that the railroad industry, through their new freedom, would be able to raise rates and through the increased revenues realized would be able to revitalize the railroad industry. Congress told the commission to cease its preoccupation with equity and to make those people who used the system pay for it.

However, the railroads' inflation-adjusted rate levels fell 22 per cent between 1980 and 1988. At the same time, railroad profitability increased substantially. The railroads increased their profitability by increasing their productivity, and they did this chiefly by increasing their traffic density by moving more tonnes over fewer miles. The primary methods by which the existing railroads increased their density were line abandonments and line sales to new railroads.

The major railroads abandoned nearly 16 per cent of their systems between 1981 and 1988. In doing so, I should note parenthetically, they reduced employment in the rail industry by 44 per cent, from 420,000 people to 235,600. There is a strong labour overcast to all of this, and when you look at those numbers, you can certainly understand why. The railroads sold or leased more than 25,000 miles of their lines, about 19 per cent of the current 133,000 miles of line operated by the major railroads.

The employees on the lines sold to the new carriers by the major railroads may be adversely affected by the sales, and

[Traduction]

trafic marchandise est passée à l'industrie du camionnage. Le développement de notre réseau intérieur de voies navigables a permis aux barges d'accéder à tout le bassin du Mississippi et à certaines voies navigables moins importantes. Les réseaux ferroviaires ont été tout à fait incapables de s'adapter à cette nouvelle concurrence et sont devenus désuets et insolubles. Toute cette situation a atteint un point culminant lorsque le chemin de fer du nord-est et certains réseaux du midwest ont fait faillite pendant les années 70. Le Penn Central est le symbole de cette triste expérience, qui, au total, a coûté plus de 7 milliards de dollars aux contribuables américains en vue de sauvegarder le réseau ferroviaire.

Les représentants du peuple firent savoir clairement que cela ne se reproduirait plus jamais. Le Congrès réagit en adoptant la *Staggers Rail Act* de 1980. Pour votre gouverne, M. Staggers était—depuis depuis longtemps—le président du *House Interstate and Foreign Committee* (Comité de la Chambre sur le commerce inter-État et international). Aux termes de la loi, les entreprises de transport étaient autorisées et encouragées à tarifier leurs services de manière à refléter les caractéristiques particulières de la demande à laquelle elles répondaient et de leurs coûts. L'établissement des taux cessa d'être un moyen de tendre vers la réalisation de vastes objectifs sociaux et ne constitua plus qu'un moyen d'allouer les ressources en fonction de l'offre et de la demande. Au fur et à mesure que les entreprises de transport cessaient de «trans-subsventionner» leurs opérations, c'est-à-dire de faire subventionner les non rentables par les rentables, les non-rentables commencèrent à battre de l'aile. Au moment de l'adoption de la *Staggers Act* en 1980, on était généralement d'avis que l'industrie du transport ferroviaire, grâce à sa nouvelle liberté, serait en mesure de majorer ses tarifs et, grâce aux recettes supplémentaires que cela lui procurerait, pourrait retrouver de la vigueur. Le Congrès dit à la Commission de cesser de se préoccuper d'équité et de faire en sorte que les gens qui utilisaient le réseau paient pour.

Toutefois, les tarifs en dollars constants du transport ferroviaire chutèrent de 22 p. 100 entre 1980 et 1988. Au même moment, la rentabilité du chemin de fer augmentait dans des proportions appréciables. Les entreprises de transport ferroviaire augmentèrent leur rentabilité en accroissant leur productivité et cela, ils le firent principalement en augmentant la densité de leur trafic, c'est-à-dire en transportant plus de tonnage sur de moins grandes distances. Les mécanismes par lesquels les entreprises de transport ferroviaire existantes accrurent la densité de leur trafic furent l'abandon de lignes et la vente de lignes à de nouvelles entreprises.

Les grandes entreprises abandonnèrent près de 16 p. 100 de leurs réseaux entre 1981 et 1988. Ce faisant, ajouterai-je entre parenthèses, elles réduisaient l'emploi dans le secteur ferroviaire de 44 p. 100, le nombre d'emplois passant de 420 000 à 235 600. Pour les travailleurs, c'étaient des jours sombres et on peut facilement comprendre pourquoi lorsqu'on considère ces chiffres. Les entreprises de transport ferroviaire vendirent ou donnèrent à bail plus de 25 000 milles de leurs lignes, soit quelque 19 p. 100 des 133 000 milles de lignes exploités par les grandes entreprises.

Les employés des chemins de fer vendus aux nouvelles entreprises par les grandes entreprises peuvent avoir subi le contre-

[Text]

they may or may not have protection under collective bargaining agreements which their representatives have negotiated with their employers. Labour representatives have asked the commission to use its regulatory power to afford protection beyond that provided by collective bargaining agreements, and the commission has consistently refused to do so. Labour has thus been left with its collective bargaining rights. Public policy will no longer support payment, either to labour or to corporate management, when those payments exceed what either group can earn on its own in the competitive marketplace. The rail industry no longer has the economic power to exact such payments from the market or the political power to exact them from the taxpayers.

The formation of new railroads has been a natural extension of the existing railroads' attempts to make each aspect of their services economically self-sufficient. Once each line segment earns enough revenue to cover its cost, it becomes in effect an independent economic entity, and it is only then a very small step to becoming an independent corporate entity. The new railroad phenomenon in the United States is therefore not limited to new carriers, regional shortline railroads. Every railroad is a new railroad.

Thank you for this opportunity to speak this morning. I will be happy to answer any questions that you may have. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Dettmar. Senator Graham.

Senator Graham: Thank you, Mr. Chairman, and thank you, Mr. Dettmar, for taking the time to come to help us in our deliberations.

From your broad experience in the railway business, is there such a thing as a railway culture?

Mr. Dettmar: Yes. I think the railroads are part of American folklore, and I think that is one of the reasons that they became one of the chief instruments of the American political system. The United States is a big country. The completion of the transnational rail line, the Union Pacific and the Central Pacific, after the Civil War was viewed by many as the link that bound the country together. This kind of view of the railroads, which some people characterize as a sentimental view and others characterize as a political view, tended to dominate public policy for a long time after commercial reality simply precluded maintaining any such treatment. Yes, the railroads are special.

Senator Graham: Many people would argue that the cultures—be it railways or something else, but let us talk about railways—are different as between Canada and the United States. What are the major characteristics of the Canadian railway system as you understand them, and how do they differ from those of the United States?

[Traduction]

coup négatif des ventes et il se peut qu'ils aient ou non une protection en vertu des conventions collectives que leurs représentants ont négociées avec leurs employeurs. Les représentants syndicaux ont demandé à la commission d'utiliser son pouvoir de réglementation pour octroyer une protection allant au-delà de celle que les conventions collectives et la commission a systématiquement refusé de le faire. La main-d'œuvre s'est donc retrouvée seule avec ses droits de négociation collective. La politique publique ne sera plus favorable aux paiements, que ce soit à la main-d'œuvre ou à la gestion des entreprises, si ces paiements excèdent ceux que l'un ou l'autre groupe peut gagner de lui-même sur le marché de la concurrence. L'industrie du transport ferroviaire n'a plus la puissance économique nécessaire pour obtenir ces paiements sur le marché ni le pouvoir politique celle de l'obtenir des contribuables.

La formation des nouvelles entreprises de transport ferroviaire a été le prolongement naturel des tentatives des entreprises existantes pour rendre chaque aspect de leurs services autonome économiquement. Une fois qu'un tronçon de ligne génère suffisamment de recettes pour couvrir ses coûts, il devient *de facto* une entité économique indépendante, et il n'est plus très loin alors de devenir une entité constituée indépendante. Le phénomène des nouvelles entreprises de transport ferroviaire aux États-Unis ne se limite par conséquent pas aux seuls nouveaux transporteurs, les chemins de fer secondaires régionaux. Chaque entreprise est une nouvelle entreprise.

Je vous remercie de l'occasion qui m'a été donnée de prendre la parole ce matin. Je serai heureux de répondre à vos questions. Merci, monsieur le Président.

Le Président: Merci beaucoup, monsieur Dettmar. Sénateur Graham.

Le sénateur Graham: Merci, monsieur le président, et merci, monsieur Dettmar, d'avoir pris le temps de venir nous aider dans nos délibérations.

D'après votre vaste expérience du monde du chemin de fer, existe-t-il ce qu'on pourrait appeler une culture du chemin de fer?

M. Dettmar: Oui. Je pense que les chemins de fer font partie du folklore américain et je pense que c'est l'une des raisons pour lesquelles ils sont devenus l'un des principaux instruments du système politique américain. Les États-Unis sont un grand pays. L'achèvement du réseau national de chemin de fer, le *Union Pacific* et le *Central Pacific*, après la Guerre de sécession a été considéré par beaucoup comme le lien qui unirait le pays. Cette vision des chemins de fer, considérée comme sentimentale par certains, politique par d'autres, a eu tendance à dominer la politique publique longtemps après que la réalité commerciale eut rendu caduque le maintien d'un tel traitement. Oui, le chemin de fer est spécial.

Le sénateur Graham: Bien des gens soutiendraient que les cultures, que ce soit la culture du chemin de fer ou une autre, mais restons-en au chemin de fer, sont différentes au Canada et aux États-Unis. Quelles sont les principales caractéristiques du réseau ferroviaire canadien telles que vous les comprenez et en quoi diffèrent-elles de celles du réseau américain?

[Text]

Mr. Dettmar: Of course, I do not pretend to be an expert on Canadian railroads. We look at the Canadian National, which is an avowed instrument of the national government, and then we look at the Canadian Pacific, which more closely parallels the private enterprise experience of our own railroads. Obviously, we see certain parallels. Railroadings is a commercial enterprise. It is not supposed to be an object of welfare.

I think the notion of using the railroads as an instrument of national policy is one that seems to us to have lingered longer and to have maintained itself more strongly in Canada than in the United States.

Senator Graham: Tell me what you know about the Truro to Sydney line that we are talking about. What do you know about the general economic climate in Atlantic Canada?

Mr. Dettmar: I know absolutely nothing, sir.

Senator Graham: So you could not tell us how many shortlines in the United States there are that would be roughly comparable to the Truro-Sydney line?

Mr. Dettmar: No, sir.

Senator Graham: You mentioned the Staggers Act. Was a general objective of economic development or regional economic development ever spelled out in the *Staggers Act*?

Mr. Dettmar: I think quite the contrary. Congress made it clear that the period in which railroading was to be a tool to do other things was over. The focus on railroading was that it was to sustain itself economically. The country had been built and resources had been allocated. It was a matter, in other words, of the railroad system being identified as simply a commercial enterprise. It was supposed to carry its own weight.

The idea was that if the United States wanted to develop any part of the country we would do so through direct subsidy. We had an economic development administration and that sort of thing.

Senator Graham: So the railways in the new terminology of shortlines have nothing to do with regional economic development?

Mr. Dettmar: Some entrepreneurs who acquire those lines believe in the economic development of the areas where those railroads exist. Otherwise, some of that capital would not be forthcoming.

In some cases, entrepreneurs have come forward at the urging of, and with varying degrees of support for local and regional establishments that want rail lines preserved. So, it operates that way, on a local and regional level, rather than through a national level.

Senator Graham: In the criteria which are utilized by your agency in determining the sales of shortlines are there any provisions for public hearings?

Mr. Dettmar: We have a statutory provision that requires commission approval of acquisitions. The commission, in the

[Traduction]

M. Dettmar: Bien sûr, je ne prétends pas être un spécialiste des chemins de fer canadiens. Vous avez le Canadien National, qui est manifestement un outil du gouvernement fédéral, et aussi le Canadien Pacifique, qui se rapproche davantage de l'expérience à caractère privé de nos chemins de fer. De toute évidence, les deux ont des points en commun. L'exploitation ferroviaire est une activité commerciale. Elle n'est pas censée être un objet d'aide sociale.

Il nous semble que l'idée d'utiliser les chemins de fer comme un instrument de politique nationale est plus persistante et plus fortement ancrée au Canada qu'aux États-Unis.

Le sénateur Graham: Dites-moi ce que vous savez au sujet de la ligne Truro-Sydney. Que savez-vous au sujet de la situation économique générale du Canada Atlantique?

M. Dettmar: Absolument rien, monsieur.

Le sénateur Graham: Alors, vous ne pouvez pas nous dire combien de chemins de fer secondaires aux États-Unis seraient comparables à la ligne Truro-Sydney?

M. Dettmar: Non, monsieur.

Le sénateur Graham: Vous avez parlé de la Staggers Act. Est-ce que cette loi établit clairement un objectif général de développement économique ou de développement économique régional?

M. Dettmar: Pas du tout, il me semble. Le Congrès a clairement indiqué que l'époque où les entreprises ferroviaires constituaient un moyen pour arriver à d'autres fins était révolue. L'accent a été mis sur la viabilité économique des entreprises ferroviaires, puisque le pays était déjà bâti et les ressources allouées. Il s'agissait, en d'autres termes, de définir le réseau ferroviaire comme une entreprise commerciale qui devait supporter ses frais.

L'idée était que si les États-Unis voulaient développer une région du pays, nous le ferions au moyen de subventions directes. Nous avions un département de développement économique et autres services de ce genre.

Le sénateur Graham: Alors, les chemins de fer nouvellement appelés secondaires n'ont rien à voir avec le développement économique régional?

M. Dettmar: Certains entrepreneurs qui se sont portés acquéreurs de ces lignes ferroviaires croient au développement économique des régions où se trouvent ces chemins de fer. Autrement, ils n'y auraient pas investi.

Dans certains cas, les entrepreneurs ont succombé aux demandes pressantes d'établissements locaux et régionaux qui voulaient préserver les voies ferrées, et ils leur ont accordé un appui plus ou moins grand. Voilà pourquoi les chemins de fer sont exploités au niveau local et régional plutôt qu'au niveau national.

Le sénateur Graham: Dans les critères qu'utilisent votre agence pour décider des ventes des chemins de fer secondaires y a-t-il des dispositions concernant la tenue d'audiences publiques?

M. Dettmar: Une disposition législative exige que les acquisitions soient approuvées par la Commission. La Staggers Act

[Text]

Staggers Act, was given authority to exempt various provisions of the statute. From this exercise a particular transaction could be exempted, or a particular class of transaction could be exempted.

Back in 1980 there were no groups of people beating down the door to acquire rail lines. The perception was that anything to make it easier for people to acquire these rail lines was desirable.

The commission exercised its authority to grant an exemption by rule for the acquisition of these lines. Regulatory procedures are minimal. If someone does not like a particular sale, the procedure that is available is to come forward and invoke the statutory provision whereby the commission may revoke the exemption.

We have had a number of proceedings under that provision. We have discovery. We may have a judge conduct a local hearing. It is usually done on a paper record, and the commission then puts out a decision.

Senator Graham: It is said that your commission, the ICC, has expedited the formation of shortlines by its rulings and collective bargaining agreements. Could you tell us a little about that?

Mr. Dettmar: I cannot agree with that. The commission has certain authority in certain transactions to set aside the provisions of collective bargaining agreements. The quid pro quo is the imposition of certain conditions to protect labouring interests that lie in the *Interstate Commercial Act*.

In these transactions, there are no mandatory provisions for the protection of labour. When this issue was adjudicated by the Supreme Court, it held that, therefore, there is no corresponding preclusion of *Railway Labor Act* rights, or of collective bargaining agreements that have been reached under the *Railway Labor Act*. Thus, for example, if a line is sold out from an individual to another railroad and I am working on that line and I have collective bargaining rights, then those rights are not impaired. If I have seniority on the system, then I can go to my employer, exercise those seniority rights, and obtain whatever protection the collective bargaining agreement provides.

Of course, if I do not have those rights, then I am in the position of any employee, when the establishment where he works is sold.

Senator Graham: Do you have a relationship with the FRA?

Mr. Dettmar: Not really. We exchange information. Their focus is on safety regulation, while ours is on economic regulation. Other than reading each other's public issuances, not a great deal.

Senator Graham: What is the General Accounting Office? Is that like our Auditor General?

Mr. Dettmar: I am not familiar with your Auditor General. Our General Accounting Office is an arm of the Congress, available to the legislative branch of the government as an

[Traduction]

confère à la Commission des pouvoirs d'exemption pour diverses dispositions de la loi. C'est ainsi qu'elle peut exempter une transaction donnée ou une catégorie particulière de transactions.

En 1980, les gens ne se bouscuaient pas pour acheter des voies ferrées. C'est pourquoi toute mesure facilitant l'achat de ces voies ferrées semblait alors souhaitable.

La commission a décidé d'accorder une exemption par règlement en vue de l'acquisition de ces voies ferrées. Les procédures réglementaires sont réduites au minimum. Si une personne n'aime pas une vente en particulier, la procédure consiste à le signaler et à invoquer la disposition législative par laquelle la commission peut révoquer l'exemption.

Nous avons tenu un certain nombre de délibérations en vertu de cette disposition. Les pièces des dossiers sont communiquées avant la séance. Nous pouvons faire tenir une audience locale présidée par un juge. Les délibérations sont généralement consignées sur papier et la commission rend ensuite une décision.

Le sénateur Graham: On dit que votre commission, l'ICC, a hâté la formation de chemins de fer secondaires par ses décisions et en marge des conventions collectives. Pourriez-vous nous en dire quelques mots?

M. Dettmar: Cela n'est pas exact. La commission peut, dans certaines transactions, ne pas tenir compte des dispositions des conventions collectives. En contrepartie, l'*Interstate Commercial Act* impose certaines conditions pour protéger les intérêts des travailleurs.

Dans ces transactions, il n'y a aucune disposition impérative concernant la protection des travailleurs. La Cour suprême, en statuant sur cette question, a fait valoir qu'il n'existe donc aucune clause correspondante limitant les droits prévus dans la *Railway Labor Act* ou dans les conventions collectives signées en vertu de la *Railway Labor Act*. Ainsi, par exemple, si une ligne est vendue par une personne à une autre société ferroviaire et que je travaille sur cette ligne, mes droits acquis en vertu de la convention collective demeurent intacts. Si j'ai des droits d'ancienneté, je peux alors m'adresser à mon employeur, exercer ces droits d'ancienneté et obtenir toute la protection prévue dans la convention collective.

Bien sûr, si je n'ai pas de tels droits, je me trouve dans la même situation que tout autre employé au moment de la vente de l'établissement pour lequel il travaille.

Le sénateur Graham: Avez-vous des liens avec la FRA?

M. Dettmar: Pas vraiment, nous échangeons des renseignements. La FRA s'intéresse à la réglementation de sécurité et nous nous concentrons sur la réglementation à caractère économique. Nos rapports se limitent, pour ainsi dire, à lire nos publications respectives d'intérêt public.

Le sénateur Graham: Qu'est-ce que le General Accounting Office? Est-ce le pendant de notre Bureau du vérificateur général?

M. Dettmar: Je ne connais pas votre Bureau du vérificateur général. Le General Accounting Office est une branche du Congrès qui est au service de l'organe législatif de l'État pour

[Text]

investigative tool to go forth, examine various government enterprises, usually, and report back to the legislators to inform them whether or not new laws are needed, whether existing laws are being upheld, and that sort of thing.

Senator Graham: The reason I ask the question is that the General Accounting Office released a report recently which was highly critical of Federal Railroad Administration inspection standards. My question is, if you can answer it, and I understand that you are more on the economic side than on safety, do you know if it is true that many shortlines are not inspected at all as alleged by some people?

Mr. Dettmar: I really cannot answer that question. You would have to direct that question to someone in the Federal Railroad Administration.

Senator Stewart: Mr. Chairman, let us start with an historical question, since the witness has made some historical references. When was your commission established and for what purpose?

Mr. Dettmar: In 1887. The statute says that we were established to regulate commerce by railroad among the several states. The political science texts at the time point to the emergence of the granger movement among our agrarian interests in response to the unprecedented emergence of the railroad industry in American life as an industrial power. That was the forefront of the industrial revolution.

Senator Stewart: So it did not have to do with safety, it had to do with the initial policing—

Mr. Dettmar: The concern was rates—economic regulation.

Senator Stewart: Does the ICC still retain jurisdiction with regard to any aspect of rates?

Mr. Dettmar: Yes, sir, we do.

Senator Stewart: Does the jurisdiction of your commission extend to what we are beginning to learn to call shortlines?

Mr. Dettmar: Yes, sir.

Senator Stewart: All shortlines?

Mr. Dettmar: There is a provision in the statute which excludes what we call terminal and switching lines, which are very short lines, from the construction, the entry and the abandonment provisions of the statute. But they are subject to all the other provisions. We have granted exemptions by rule for certain types of commodities. To certain railroads we have granted an exemption from all the provisions of the statute.

Those have been in cases where, essentially, the railroad argues that regulation would serve no purpose; there is nobody clamouring for it, and it means a paperwork burden for them. In some instances we have granted those exemptions which, of course, may be revoked.

[Traduction]

faire enquête et examiner divers services gouvernementaux, et ensuite faire rapport aux législateurs afin d'informer ces derniers si de nouvelles lois sont nécessaires, si les lois existantes sont respectées, etc.

Le sénateur Graham: Si je vous ai posé cette question c'est que le General Accounting Office a publié récemment un rapport dans lequel il critique vertement les normes d'inspection de la Federal Railroad Administration. Même si je sais que vous vous intéressez davantage à l'aspect économique qu'à la sécurité, j'aimerais vous poser la question suivante: Est-il vrai que beaucoup de chemins de fer secondaires ne sont pas du tout inspectés comme le prétendent certains?

M. Dettmar: Je ne peux vraiment pas répondre à cette question. Vous devriez la poser à quelqu'un de la Federal Railroad Administration.

Le sénateur Stewart: Monsieur le président, permettez-moi de commencer par une question à caractère historique, puisque le témoin a fait allusion à quelques éléments historiques dans son témoignage. Quand votre commission a-t-elle été créée et à quelles fins?

M. Dettmar: En 1887. La loi stipule que la Commission a été créée pour réglementer le commerce ferroviaire entre les différents états. Les textes de science politique de l'époque qualifient de puissance industrielle l'émergence du mouvement agraire résultant de l'essor sans précédent de l'industrie ferroviaire en Amérique. On était à l'avant-garde de la révolution industrielle.

Le sénateur Stewart: Alors, il ne s'agissait pas d'assurer la sécurité mais plutôt d'exercer une surveillance initiale—

M. Dettmar: Il s'agissait d'une question de tarification—de réglementation économique.

Le sénateur Stewart: Est-ce que l'ICC a toujours des pouvoirs en matière de tarification?

M. Dettmar: Oui, monsieur, nous avons toujours ces pouvoirs.

Le sénateur Stewart: Est-ce que les pouvoirs de votre commission s'étendent à ce qu'on appelle maintenant les chemins de fer secondaires?

M. Dettmar: Oui, monsieur.

Le sénateur Stewart: Tous les chemins de fer secondaires?

M. Dettmar: Il y a une disposition dans la loi qui soustrait ce que nous appelons les lignes de terminus et les chemins de fer de manœuvre, qui sont de très petits chemins de fer, aux dispositions législatives concernant la construction, l'entrée et l'abandon. Mais ces lignes et ces chemins de fer sont assujettis à toutes les autres dispositions de la loi. Nous avons exempté par règlement certains types de produits. Certains chemins de fer ont aussi été exemptés de toutes les dispositions de la loi.

Il s'agit de cas où, essentiellement, l'entreprise ferroviaire prétend que la réglementation n'aurait aucune utilité; personne ne la réclame, et elle représente des tracasseries administratives pour les entreprises. Dans certains cas, nous avons accordé ces exemptions qui, bien sûr, peuvent être révoquées.

[Text]

I think it is safe to say we have some degree of jurisdiction over most of those railroads.

Senator Stewart: I think you make my point by saying that it is a grant and that that grant could be revoked.

Mr. Dettmar: Yes.

Senator Stewart: Are all these, what we have come to learn to call shortlines, operated by private entrepreneurs?

Mr. Dettmar: Most of them are operated by private entrepreneurs. A number are owned by public entities, particularly the Ann Arbor Railroad in Michigan. Those were acquired during a period when there was a great deal of economic difficulty in the railroad industry. There were industries on those lines that the state wanted to preserve, so they went out and bought the railroad.

Senator Stewart: The state bought the railway?

Mr. Dettmar: Yes. In most cases, however, they have hired an independent operator to operate them. There may well be state agencies that operate their own railroads. The ports, many of which are governmental units, have their own switching and terminal roads at the ports. Some of those are operated by the port districts themselves, and port districts are governmental entities. That would sort of be the paradigm.

Senator Stewart: I get the impression that there is a spectrum, that perhaps at one extreme we would have purely private persons, and then we might have port authorities, such as the Port of New York Authority. We might have a municipality; or we might even have a state owning the railway but, as you say, engaging some other entity to operate it.

Mr. Dettmar: That is correct.

Senator Stewart: In the case of the shortlines owned by municipalities and by states, would your federal agency retain its authority, unless of course you removed your authority by grant?

Mr. Dettmar: There is a particular amendment to the *Interstate Commerce Act* called the *Milwaukee Railroad Restructuring Act*. At the time of the collapse of the Milwaukee, which was a pretty substantial event out in the mid-West, which also involved the solvency of the Rock Island Railroad, there was a great scrambling to try to preserve service on some of these rail lines.

A number of concerned citizens went to state and local governments, particularly state governments, and asked them to pick up the lines. The states had a great inhibition from doing that, because once they did they then became subject to the commission's authority over abandonment.

At that time, railroading was easy to get into and very hard to get out of because of political pressure on the commission which made abandonment very tough. The states did not want to get into a dubious proposition like that, something which they could not get out of. Therefore, Congress passed particu-

[Traduction]

Je crois effectivement que nous avons des pouvoirs sur la plupart de ces chemins de fer.

Le sénateur Stewart: Je crois que vous avez répondu à ma question en disant que vous accordez des exemptions mais qu'elles peuvent être révoquées.

M. Dettmar: D'accord.

Le sénateur Stewart: Est-ce que tous ces chemins de fer dits secondaires sont exploités par des entrepreneurs privés?

M. Dettmar: La plupart d'entre eux sont exploités par des entrepreneurs privés. Un certain nombre de chemins de fer appartiennent à des institutions publiques, notamment le chemin de fer Ann Arbor Railroad au Michigan. Ces chemins de fer ont été acquis pendant une période économiquement très difficile pour l'industrie ferroviaire. Il y avait des industries sur ces lignes que l'État voulait préserver, si bien qu'il a décidé d'acheter le chemin de fer.

Le sénateur Stewart: L'État a acheté le chemin de fer?

M. Dettmar: Oui. Dans la plupart des cas, toutefois, l'État embauchait un exploitant indépendant pour l'exploiter. Il peut y avoir des organismes gouvernementaux qui exploitent leurs propres chemins de fer. Les ports, qui sont dans bien des cas des unités gouvernementales, ont leurs propres lignes de terminus et leurs chemins de fer de manœuvre sur le site même du port. Certains sont exploités par les districts portuaires eux-mêmes, et les districts portuaires appartiennent au gouvernement. Ce serait en quelque sorte le modèle existant.

Le sénateur Stewart: Si je comprends bien, il y a d'un côté les particuliers et de l'autre côté les autorités portuaires, par exemple la Port of New York Authority. Le chemin de fer peut appartenir à une municipalité ou même à un état qui, comme vous dites, engage quelqu'un d'autre pour exploiter ce chemins de fer.

M. Dettmar: C'est exact.

Le sénateur Stewart: Dans le cas des chemins de fer secondaires appartenant à des municipalités et à des états, et si bien sûr vous n'avez pas renoncé à votre autorité, est-ce que votre agence fédérale conserve ses pouvoirs?

M. Dettmar: L'*Interstate Commerce Act* a fait l'objet d'une modification particulière qu'on appelle la *Milwaukee Railroad Restructuring Act*. Lors de l'effondrement du chemin de fer Milwaukee, qui a passablement ébranlé le Mid-West, et qui également mis en cause la solvabilité du Rock Island Railroad, on a fait des pieds et des mains pour préserver le service sur certaines de ces voies ferrées.

Un certain nombre de citoyens intéressés ont demandé aux gouvernements locaux et des états, particulièrement à ces derniers, de prendre possession des lignes. Les états avaient beaucoup de réticences à se porter acquéreurs de ces lignes puisque, après la prise de possession, ils ne pouvaient plus les abandonner sans l'autorisation de la commission.

À ce moment-là, il était facile d'entrer dans l'industrie ferroviaire mais très difficile d'en sortir à cause des pressions politiques exercées sur la commission qui rendaient l'abandon extrêmement difficile. Les états ne voulaient pas prendre d'engagements auxquels ils ne pourraient éventuellement

[Text]

lar legislation which essentially allowed states to acquire bankrupt lines that were, I think, previously on the Milwaukee Railroad, and some other lines, and do so outside the commission's jurisdiction.

The state then went out and got an operator on those lines. The operator then became subject to commission jurisdiction and had to receive permission to discontinue.

If a state acquires a line outside the limited purview of that statute, then we have jurisdiction over it, just like we have jurisdiction over anybody.

Senator Stewart: What you are saying is that in the absence of statutory exemption, the authority of your commission would apply to these shortlines?

Mr. Dettmar: Yes, sir.

Senator Stewart: You said that the era when public purpose would be the motivation for operating a line of railway is over. Why would a state possibly, then, want to own a railway?

Mr. Dettmar: Governments have constituents; and, if constituents press their case forcefully enough, the state may well respond.

Senator Stewart: Notwithstanding that that might not be in accord with public purpose?

Mr. Dettmar: I think if a state acts, almost by definition, it is "public purpose." You can question how wise it is. It may not make economic sense.

Senator Stewart: You remind me of a former President of the United States who said, and I am sure you have this at the tip of your tongue, "We Texans are opposed to socialism. Anything that is good for Texas is not socialism."

Mr. Dettmar: We are no strangers to socialism in the United States; we have a good deal of it. The trouble with our socialism is that the people wind up with a lot of the enterprises that nobody else wants.

Senator Stewart: Do you have any lines of railway comparable to Canadian National in its ownership or declared purpose?

Mr. Dettmar: I do not pretend to be an expert on the Canadian National. We have no railroads that span the country. Nor do we have any that are the equivalent of crown corporations.

I think the answer is: certainly nothing on the scale of the Canadian National.

Senator Stewart: Did you ever have any railway comparable in those aspects to the CNR?

Mr. Dettmar: When the Union Pacific first pushed out across the west to build the first transcontinental railroad, it may have come close to being a chosen instrument of national policy.

Senator Stewart: But was it owned by the United States of America?

[Traduction]

renoncer. C'est ainsi que le Congrès a adopté une loi spéciale qui permettait essentiellement aux états de se porter acquéreur de lignes en faillite qui se trouvaient alors, je crois, sur le Milwaukee Railroad, et de certaines autres lignes, sans être assujettis aux règles de la commission.

L'État trouvait un entrepreneur pour exploiter ces lignes. L'entrepreneur devenait assujetti aux règlements de la commission et ne pouvait cesser son exploitation sans l'autorisation de la Commission.

Si un état se porte acquéreur d'une ligne hors du dispositif limité de cette loi, nous avons juridiction sur cet état, tout comme nous avons juridiction sur tout autre organisme.

Le sénateur Stewart: Vous êtes en train de dire qu'en l'absence d'une exemption statutaire, votre commission aurait autorité sur ces chemins de fer secondaires?

M. Dettmar: Oui, monsieur.

Le sénateur Stewart: Vous avez dit que l'époque où l'intérêt public constituait l'élément moteur de l'exploitation d'un chemin de fer était maintenant révolu. Alors, pourquoi un état voudrait-il posséder son propre chemin de fer?

M. Dettmar: Les gouvernements sont portés au pouvoir par des électeurs, et si ces derniers font valoir leur point de vue avec assez de vigueur, l'État peut accéder à leurs demandes.

Le sénateur Stewart: Néanmoins, cela peut ne pas être conforme à l'intérêt public

M. Dettmar: Je crois que si un gouvernement agit, c'est presque par définition dans l'intérêt public. Bien sûr, cela peut être discutable. Ce n'est peut-être pas sensé au plan économique.

Le sénateur Stewart: Vous me faites penser à ce président des États-Unis qui a dit, et je suis sûr que vous l'avez sur le bout de la langue: «Nous, Texans, sommes opposés au socialisme. Rien de socialiste n'est bon pour le Texas.»

M. Dettmar: Nous connaissons bien le socialisme aux États-Unis; nous en avons pas mal. L'ennui, avec notre socialisme, c'est que les gens se retrouvent avec une foule d'entreprises dont personne ne veut.

Le sénateur Stewart: Avez-vous des chemins de fer qui se comparent au Canadien National en ce qui regarde la propriété ou le mandat déclaré?

M. Dettmar: Je ne prétends pas être un expert au sujet du Canadien National. Nous n'avons pas de voies ferrées qui traversent le pays. Nous n'en avons pas non plus qui s'apparentent à des sociétés d'État.

La réponse, je pense, est que nous n'avons certainement rien de l'envergure du Canadien National.

Le sénateur Stewart: Avez-vous déjà eu un chemin de fer comparable sous ces aspects au CN?

M. Dettmar: Lorsqu'on a prolongé l'Union Pacific vers l'ouest pour construire le premier transcontinental, il est peut-être venu près de devenir lui aussi un instrument choisi de politique nationale—

Le sénateur Stewart: Mais était-il la propriété des États-Unis d'Amérique?

[Text]

Mr. Dettmar: No.

Senator Stewart: It was more like our CPR. The CPR is very proud of being a private enterprise. Of course, when one looks at its historic origins one discovers that it was subsidized in perpetuity by the people of Canada. I just throw that in. I do not expect you to say that the Union Pacific was treated equally magnificently.

Mr. Dettmar: Certainly, the construction of the first transcontinental routes were subsidized, chiefly by the grants of land in the west. The railroads will tell you that there was a *quid pro quo*, that government received discount rates for several years thereafter. The railroads have maintained over the years that Uncle Sam took them to the cleaners. That is a debate which is part of our history.

Senator Stewart: Senator Graham asked you about labour protection. You already had made reference to this matter at page 8 of your brief. The picture you present is a little bit impressionistic for me yet, because you are dealing with different statutes.

Let me remind the committee of what you say in your brief at page 8. Perhaps I had best go back to the bottom of page 7 where you state:

The United States Congress in the *Interstate Commercial Act* mandated job protections for employees in transactions involving the merger of two railroads or the acquisition of one line by another. That protection was established as a *quid pro quo* for labor's giving up some rights under the *Railway Labor Act*, including the right to strike over such transactions.

The Congress, however, did not extend this labor protection to acquisitions of rail lines by new corporations. As a consequence, labor representatives have asked the Commission to use its regulatory power to impose protective conditions on such transactions. The ICC has consistently refused to do so. Labor is thus left with its collective bargaining rights. In this regard, the U.S. Supreme Court has ruled that in the sale of lines to new corporations the employees retain all their rights under the *Railway Labor Act*, since they do not receive protection under the *Interstate Commerce Act*.

Let me ask you this question for clarification. You say, "Labor is thus left with its collective bargaining rights." The way your sentences read, they asked your commission to do something, the commission refused, and the consequence is that they are left with their bargaining rights. You know something that I do not know; so this seems strange to me. You refused to do what they asked you to do, and thus they are left with their bargaining rights.

Mr. Dettmar: Yes.

Senator Stewart: Do you mean that they are left only with their bargaining rights?

[Traduction]

M. Dettmar: Non.

Le sénateur Stewart: C'était plus comme notre CP. Le Canadien Pacifique est très fier d'être une entreprise privée. Bien sûr, quand on regarde son histoire, on découvre qu'il a été perpétuellement subventionné par le peuple canadien. Je le dis en passant. Je ne m'attends pas à ce que vous disiez que l'Union Pacific a été traité aussi royalement.

M. Dettmar: Il est certain que la construction des premières voies ferrées transcontinentales a été subventionnée, surtout par les concessions de terrains dans l'Ouest. Les sociétés de chemin de fer vous diront qu'il y a eu une compensation, que le gouvernement a bénéficié de taux d'escompte pendant plusieurs années par la suite. Les sociétés de chemin de fer ont toujours maintenu que l'Oncle Sam les exploitait au maximum. Ce débat fait partie de notre histoire.

Le sénateur Stewart: Le sénateur Graham vous a interrogé sur la protection des travailleurs. Vous avez mentionné cette question à la page 8 de votre mémoire. Le tableau que vous nous présentez me semble un petit peu impressionniste parce que vous parlez de lois différentes.

Permettez-moi de rappeler au comité ce que vous dites à la page 8 de votre mémoire. Peut-être que je devrais commencer au bas de la page 7, où vous dites:

Le Congrès américain, par l'*Interstate Commercial Act*, a établi des protections d'emploi pour les employés en cas de transaction visant la fusion de deux sociétés de chemin de fer ou l'achat d'une société par une autre. Cette protection était définie comme une compensation pour l'abandon, par les travailleurs, de certains droits prévus par le *Railway Labor Act*, y compris le droit de faire la grève à propos de telles transactions.

Le Congrès, toutefois, n'a pas étendu cette protection des travailleurs aux acquisitions de lignes de chemins de fer par de nouvelles sociétés. En conséquence, les délégués des travailleurs ont demandé à la Commission d'utiliser son pouvoir réglementaire pour imposer des clauses de protection dans ces transactions. L'ICC a constamment refusé de le faire. Il ne reste donc aux travailleurs que les droits de leur convention collective. À cet égard, la cour suprême des États-Unis a statué que, lors de la cession de lignes ferroviaires à de nouvelles sociétés, les employés conservent tous les droits définis dans le *Railway Labor Act*, vu qu'ils ne sont pas protégés par l'*Interstate Commerce Act*.

Je voudrais vous demander des éclaircissements. Vous dites: «Il ne reste donc aux travailleurs que les droits de leur convention collective.» D'après votre phrase, les travailleurs ont demandé à votre Commission de faire quelque chose, la commission a refusé et, en conséquence, les travailleurs n'ont plus que les droits de convention collective. Vous savez des choses que je ne sais pas, c'est pourquoi cela me paraît étrange. Vous avez refusé de faire ce qu'ils vous demandent, et donc il ne leur reste que les droits de leur convention collective.

M. Dettmar: Oui.

Le sénateur Stewart: Vous dites qu'il ne leur reste que les droits prévus dans leur convention collective?

[Text]

Mr. Dettmar: Correct.

Senator Stewart: There are other rights, such as what?

Mr. Dettmar: There are two labour regimes in the railroad industry. There is the *Railroad Labor Act* pursuant to which unions, as in any other industry, bargain with their employers. They reach collective bargaining agreements, and those become the charter of the respective rights of labour and management on the railroads.

When two railroads merge together there is a problem. There are two collective bargaining agreements. There are rights to negotiation, which can go on and on. There are rights to self-help which, if invoked, can threaten transactions which are in the public interest. Some time ago the Congress enacted legislation that essentially realized that a number of these transactions are in the public interest and should not be inhibited by existing collective bargaining agreements. By recourse to *Railway Labor Act* rights they therefore gave the commission the authority, under the *Interstate Commerce Act*, as necessary, which is a key word, to preempt those provisions.

As a *quid pro quo*, the employees adversely affected by those transactions were given protections in the *Interstate Commerce Act*. They were given up to six years' job protection; the right to negotiate for agreements to implement the merger; recourse to arbitration over claims filed; and that sort of thing.

During a period when finance transactions in the railroad industry tended to involve transactions between railroads, at a point when the industry was really concentrating into a relatively small number of large firms, that became the norm. Those provisions do not apply when a rail line is acquired by a new corporation that is not a railroad and does not become one until it acquires a line and goes into operation.

That is nice protection. It is protection which the commission has ruled, and which the courts have sustained, is not applicable in those cases.

In a case that went to the Supreme Court, the *Pittsburgh and Lake Erie* case, the commission, and a number of other entities very much impressed with the success of shortlines and anxious not to impede their development in any way, argued that the commission's exercise of its discretion not to impose those conditions nevertheless triggered the preemption provisions of the *Interstate Commerce Act* and precluded employees from asserting their *Railway Labor Act* remedies.

The Supreme Court said that *Railway Labor Act* remedies are superseded when people get *Interstate Commerce Act* remedies; they are not superseded when people do not get *Interstate Commerce Act* remedies.

In these transactions, these employees still have the benefit of their collective bargaining agreements, for example, their seniority rights. These may or may not be really great rights, depending on how senior you are. If you are junior enough it may not be much protection at all. Even if you are senior, it

[Traduction]

M. Dettmar: Exact.

Le sénateur Stewart: Donc il y a d'autres droits. Lesquels par exemple?

M. Dettmar: Il y a deux régimes de travail dans l'industrie ferroviaire. Il y a celui qui découle du *Railroad Labor Act*, selon lequel les syndicats négocient avec les employeurs comme cela se fait dans toutes les autres industries. Ils concluent une convention collective, qui devient la charte des droits respectifs des travailleurs et des dirigeants des chemins de fer.

Quand deux sociétés ferroviaires fusionnent, il y a un problème. On se retrouve avec deux conventions collectives. Il y a des droits à la négociation, qui peut durer indéfiniment. Il y a les droits à l'initiative indépendante qui, s'ils sont invoqués, peuvent menacer des transactions qui sont dans l'intérêt public. Le Congrès a adopté il y a quelque temps une loi reconnaissant essentiellement que plusieurs de ces transactions sont dans l'intérêt public et ne devraient pas être entravées par les conventions collectives existantes, ni par le recours aux clauses du *Railway Labor Act*, et a donc donné à la Commission le pouvoir, en vertu de l'*Interstate Commerce Act*, au besoin, ce qui est un terme clé, de déroger à ces dispositions.

À titre de compensation, les employés défavorisés par ces transactions bénéficiaient de protections en vertu de l'*Interstate Commerce Act*. On leur accordait une protection d'emploi pouvant atteindre six ans, le droit de négocier des ententes de mise en oeuvre de la fusion, le recours à l'arbitrage pour régler les plaintes déposées, et ainsi de suite.

Pendant la période où les transactions financières dans l'industrie des chemins de fer se faisaient surtout entre sociétés ferroviaires, et où l'industrie était réellement concentrée dans les mains de quelques grandes sociétés, cette façon de faire est devenue la norme. Ces dispositions ne s'appliquent pas à l'acquisition d'une ligne de chemin de fer par une nouvelle société qui n'est pas une compagnie ferroviaire et qui ne le devient qu'au moment où elle achète et exploite une ligne.

C'est là une bonne protection. La protection que la commission a établie et que les tribunaux ont confirmée n'est pas applicable à ces cas.

Dans une affaire présentée en Cour suprême, l'affaire *Pittsburgh and Lake Erie*, la commission ainsi que plusieurs autres entités grandement impressionnées par la réussite des chemins de fer secondaires et désireuses de ne nuire en rien à leur développement, ont allégué que l'exercice par la Commission de son pouvoir discrétionnaire de ne pas imposer ces conditions suscitait néanmoins les clauses de préemption de l'*Interstate Commerce Act* et empêchait les employés de faire valoir les recours prévus par le *Railway Labor Act*.

La Cour suprême a statué que les recours prévus dans le *Railway Labor Act* sont supplantés par ceux de l'*Interstate Commerce Act*; ils ne le sont pas quand on n'invoque pas les recours de l'*Interstate Commerce Act*.

Dans ces transactions, les employés continuent à bénéficier de leur convention collective, par exemple en ce qui regarde leur droit d'ancienneté. Ce droit est plus ou moins important selon que vous êtes âgés ou non. Même si quelqu'un a de l'ancienneté, il se peut bien que pour exercer son droit et gar-

[Text]

may well be that to exercise your seniority rights and keep a job on the railroad you may have to sell your house and move hundreds of miles, and your wife may have to give up her job and your kids have to leave their school and move to another one. Maybe some of that dislocation is covered, but some of it is not.

For whatever reason, in many cases, the representatives of the employees on those lines that are sold feel that they would be better off with the *Interstate Commerce Act* protections than they are with the *Railway Labor Act* protections. The commission has the discretion to impose those protective conditions on these transactions.

Senator Stewart: In any case, whether protection is under the *Railway Labor Act* or under the *Interstate Commerce Act*, the protections apply, notwithstanding that the line of railway may be owned by a state?

Mr. Dettmar: I think that is correct. I am not an expert on the *Railway Labor Act*. I do not know if there is any exemption in there for a publicly owned carrier. It certainly does not make any difference under the *Interstate Commerce Act*.

Senator Stewart: Let's come at it from the other end of the tunnel. When a person undertakes to acquire title to what is going to be, after the transaction, a shortline, does your commission look at the terms of the transaction, the sale and purchase transaction? For example, would there be discovery to your commission as to the price to be paid by the potential purchaser?

Mr. Dettmar: The commission on its own does not make that inquiry. If somebody were coming in protesting the sale of the transaction and asking that, essentially, our procedural posture is that the exemption that we have granted for such transactions be revoked on ground of the public interest. They may seek discovery to disclose the nature of this transaction. The commission in many cases has granted it and then will hear evidence. But the commission has held itself out as a forum to third parties who want to come in here. It has not, on its own, initiated such actions.

Senator Stewart: Let me ask you for perhaps anecdotal evidence. You have implied that there may be cases where you do come to know the terms of a proposed transaction. Would your commission look into the value of the physical assets to be purchased and compare the total value with the proposed price to be paid by the purchaser?

Let me give you an example. Suppose an evaluator said the assets were worth \$50 million and suppose the price being tendered was, say, \$37 million. Would that kind of information come to you in the circumstances that you describe? And would that be in any way relevant to any decision that your commission might make with regard to the proposed transaction?

Mr. Dettmar: In most cases, we are not an investment committee for the purchaser. If he is laying out his own money, we assume that he has looked at this transaction carefully. If he is borrowing it from a bank, we assume that the creditors' com-

[Traduction]

der son emploi dans les chemins de fer il soit obligé de déménager à des centaines de milles, de vendre sa maison, que sa femme ait à laisser son emploi, que ses enfants doivent changer d'école. Certains de ces changements sont couverts sans doute, mais d'autres ne le sont pas.

Dans bien des cas, pour une raison ou pour une autre, les délégués des employés dont la compagnie est vendue pensent qu'ils seraient mieux protégés par l'*Interstate Commerce Act* qu'ils ne le sont par le *Railway Labor Act*. La Commission peut à son gré imposer ces clauses de protection au moments des transactions.

Le sénateur Stewart: En tout cas, que ce soit en vertu du *Railway Labor Act* ou de l'*Interstate Commerce Act*, les clauses de protection sont applicables même si le chemin de fer appartient à un État?

M. Dettmar: Je pense que c'est exact. Je ne suis pas un expert du *Railway Labor Act*. Je ne sais pas s'il y a une exemption dans le cas d'un transporteur gouvernemental. L'*Interstate Commerce Act* ne fait certainement aucune différence à cet égard.

Le sénateur Stewart: Abordons la question par l'autre bout du tunnel. Lorsqu'une personne entreprend d'acquérir le titre de ce qui, après la transaction, sera un chemin de fer secondaire, votre commission examine-t-elle les conditions de la transaction de vente et d'achat? Par exemple, y aurait-il communication préalable à votre commission du prix à payer par l'acheteur potentiel?

M. Dettmar: La commission de sa propre initiative ne pose pas cette question. Si quelqu'un devait s'opposer à la transaction et poser cette question, essentiellement, notre position administrative est que l'exemption que nous avons accordée pour de telles transactions peut être révoquée si l'intérêt public est en jeu. Ils peuvent demander une communication préalable pour découvrir la nature de cette transaction. Dans bien des cas, la commission l'a accordée, après quoi elle entendra les témoignages. Mais la commission s'est présentée comme un forum pour les tiers qui veulent y venir. Elle n'a pas, de sa propre initiative, pris de telles mesures.

Le sénateur Stewart: Laissez-moi vous demander des illustrations peut-être isolées. Vous avez laissé entendre qu'il peut y avoir des cas où vous en venez à connaître les conditions de la transaction. Votre commission examinerait-elle la valeur des actifs qui doivent être achetés pour comparer la valeur totale et le prix proposé par l'acheteur?

Laissez-moi vous donner un exemple. Supposons qu'un évaluateur dise, qu'il y a un actif d'une valeur de 50 millions \$, et supposons que le prix offert soit de, disons, 37 millions \$. Ce type de renseignement vous serait-il communiqué dans les circonstances que vous décrivez? Et cela serait-il de quelque pertinence pour une décision que votre commission pourrait prendre par rapport à la transaction proposée?

M. Dettmar: Dans la plupart des cas, nous ne jouons pas le rôle d'un comité de placements pour l'acheteur. S'il débourse son propre argent, nous supposons qu'il a étudié la transaction avec attention. S'il emprunte d'une banque, nous supposons

[Text]

mittee in the bank has looked at the transaction. We have had a couple of transactions in which the line to be acquired has been acquired by someone affiliated to a real estate company or a scrap company, and protests have arisen that the true intention of the inquiring entity, regardless of what was being paid for the line, had little to do with interstate commerce and a lot to do with the scrap value of the railroad. The commission in those cases has pointed out that anybody seeking to abandon service on that line has to come to the agency first, and has allowed those transactions to go forward. So in general, no. We do not sit *in parentes patriae* on the acquiring entities.

Senator Stewart: In other words, you do not undertake to monitor transactions between private persons.

Mr. Dettmar: That is right.

Senator Stewart: But what we have in contemplation here is something that you do not deal with at all, a transaction between a private person on the one hand and Her Majesty the Queen on the other hand. This is not your ball game, is it?

Mr. Dettmar: Most of our transactions involve, as you say, transactions between private parties. We have had a number where state agencies have acquired the line. But we do not look at whether the state is spending its money intelligently any more than we do a private purchaser.

Senator Stewart: Even where the purchaser is a state, you have no role to assure that a national railway, such as CNR, is not trying to get out of running that line of railway, for whatever reason, at a price below the break-up value. It just doesn't come to you given the nature of your system.

Mr. Dettmar: No, I cannot think that it does.

Senator Atkins: Senator Stewart has touched on a couple of questions I was going to ask. When we talk about states having an interest in a railroad, would that be because they are protecting the environment or because they have a special interest in what can be transported by rail rather than by truck or other modes of transportation?

Mr. Dettmar: I have never heard that reason given.

Senator Atkins: I know we had an example in this country about 15 years ago, in Toronto, where we had a real emergency over a leakage. There was an accident and literally hundreds of thousands of people had to move from an area because of the danger of what was carried on the line. I was just curious whether a state might have an interest based on that kind of consideration.

Mr. Dettmar: I have never heard of an interest of that kind motivating a sale.

Senator Atkins: When you talk about the terms of a proposed transaction—and I realize this is between two private entities—are there any safeguards included in the agreement of sale to guarantee that the line is not going to be abandoned?

[Traduction]

que le comité de crédit de la banque a examiné la transaction. Nous avons eu quelques transactions où la ligne à acquérir a été achetée par quelqu'un lié à l'immobilier ou à une société de récupération, et des protestations se sont élevées que la véritable intention de l'acheteur, peu importe le prix payé pour la ligne, avait bien peu à faire avec le commerce entre états, et beaucoup à faire avec la valeur de récupération du chemin de fer. Dans ces cas, la commission a fait remarquer que quelqu'un désirant abandonner le service sur cette ligne devait d'abord se présenter devant l'organisme, et elle a laissé ces transactions se poursuivre. Donc en général, non. Nous ne sommes pas les protecteurs, les *parentes patriae* des parties à la transaction.

Le sénateur Stewart: En d'autres mots, vous ne contrôlez pas les transactions mineures entre personnes privées.

M. Dettmar: C'est exact.

Le sénateur Stewart: Mais ce que nous avons à l'étude ici, c'est quelque chose dont vous ne vous occupez pas du tout, une transaction entre une personne privée d'une part et Sa Majesté la Reine d'autre part. Ce n'est pas votre champ d'action, n'est-ce pas?

M. Dettmar: Comme vous le dites, la plupart de nos transactions se font entre personnes privées. Nous en avons eu un certain nombre où des organismes d'état ont acheté la ligne. Mais nous n'examinons pas plus si l'état dépense son argent de façon intelligente que nous ne le faisons pour un acheteur privé.

Le sénateur Stewart: Même lorsque l'acheteur est un état, vous n'avez aucun rôle pour vous assurer qu'un chemin de fer national, comme le CN, ne cherche pas à abandonner cette ligne pour une raison ou pour une autre, à un prix inférieur à sa valeur de liquidation. Ce n'est tout simplement pas à vous que cela revient, étant donné la nature de votre système.

M. Dettmar: Non, je ne peux pas penser que ce soit le cas.

Le sénateur Atkins: Le sénateur Stewart a touché à quelques points que j'allais vous demander. Quand nous disons que les états ont des intérêts dans un chemin de fer, est-ce que c'est parce qu'ils protègent l'environnement ou parce qu'ils ont un intérêt particulier dans ce qui peut être transporté par rail plutôt que par camion ou par d'autres modes de transport?

M. Dettmar: Je n'ai jamais entendu invoquer cette raison.

Le sénateur Atkins: Je sais que nous en avons eu un exemple dans ce pays il y a environ 15 ans, à Toronto, où nous avons eu une véritable urgence à cause d'un déversement. Il y a eu un accident, et des centaines de milliers de personnes ont dû évacuer une zone à cause du danger de ce qui était transporté sur la ligne. Je me demandais simplement si un état pouvait avoir un intérêt fondé sur ce genre de considération.

M. Dettmar: Je n'ai jamais entendu parler d'un intérêt de ce genre comme motif de vente.

Le sénateur Atkins: Lorsque vous parlez des conditions d'une transaction proposée—et je me rends compte qu'elle intervient entre deux parties privées—y a-t-il des assurances incluses dans l'entente de vente pour garantir que la ligne ne sera pas abandonnée?

[Text]

Mr. Dettmar: If a line is sold, that does not affect the commission's abandonment jurisdiction. If service is to be terminated over the line, whoever is the owner of the line has to come in and seek abandonment authority. If there is a separate operator on the line, he has to come in and seek discontinuance authority and has a common carrier obligation to provide service until the commission grants such authority.

Senator Atkins: So in any sale, a shortline operator cannot just close down the line and tear up the track without some approval?

Mr. Dettmar: That's correct. The one exception is if the carrier goes into receivership. The bankruptcy court acquires jurisdiction over the cessation of service. The bankruptcy court is required to consult with the commission. We provide a report on the public interest aspect of that, but the bankruptcy court then retains jurisdiction for the disposition of the assets and makes a decision about whether service is going to be retained or not. But aside from that, they have to come to the commission.

Senator Atkins: We have been told in previous testimony that 85 percent of the shortline sales have been successful. In the others, are there cases where what you are referring to has, in fact, taken place?

Mr. Dettmar: I am not sure what the definition of success is. One of the pioneers in the shortline industry was a carrier called the Gulf of Mississippi, which acquired some of the lines spun off by the Illinois Central Gulf Railroad. For whatever reason—either they paid too much money for it or they did not operate it well—the Gulf of Mississippi could not make a go of it. They folded. They sold the lines to a new carrier, South Rail Corporation. They abandoned about 75 miles of the line and South Rail Corporation are operating them today. Certainly that was not a success story for the Gulf of Mississippi and it is an object warning for anybody going into this business.

A number of shortlines, or new corporations, have acquired lines, abandoned some, and continued to operate others. Some of them have resold the lines. Some of them have made a go of the business *in toto*. Some of them had only made a go of it in part and have had to shed uneconomic parts. There have been a couple that just have not made it. They have come in for abandonment.

Senator Atkins: As a general question, do you think that shortline operators have a better chance of making a success of the shortline because they are more aggressive and more prepared to market that service than a regional or even a larger railroad operator would be? I guess I can turn it around and say, why do you think the shortline operator has been so successful?

Mr. Dettmar: That is a very broad generalization and is very hard to make. Clearly the shortlines have been based on a very

[Traduction]

M. Dettmar: Lorsqu'une ligne est vendue, cela n'affecte pas le pouvoir de la commission sur le délaissement. S'il doit y avoir cessation de service sur la ligne, le propriétaire de la ligne qui qu'il soit doit se présenter pour obtenir l'autorisation de délaissement. S'il y a un exploitant distinct sur la ligne, il doit se présenter et demander l'autorisation de cessation de service, et il a l'obligation d'un transporteur public de fournir le service jusqu'à ce que la commission en autorise la cessation.

Le sénateur Atkins: Donc dans n'importe quelle vente, l'exploitant d'un chemin de fer secondaire ne peut pas tout simplement fermer la ligne et lever les voies sans une quelconque approbation?

M. Dettmar: C'est exact. La seule exception, c'est si le transporteur fait faillite. Le tribunal des faillites acquiert la juridiction sur la cessation de service. Le tribunal des faillites est obligé de consulter la commission. Nous faisons un rapport sur l'aspect intérêt public, mais le tribunal des faillites conserve le pouvoir de décider ce qu'il convient de faire avec les actifs, et il prend une décision quant au maintien ou à la cessation du service. Mais à part cela, ils doivent se présenter devant la commission.

Le sénateur Atkins: Dans des témoignages précédents, on nous a dit que 85 p. 100 des ventes de chemin de fer secondaires avaient réussi. Parmi les autres, y a-t-il des cas où ce que vous dites s'est en fait produit?

M. Dettmar: Je ne suis pas sûr quelle est la définition de la réussite. L'un des pionniers de l'industrie des chemins de fer secondaires était un transporteur appelé *Gulf of Mississippi* qui a acheté quelques-unes des lignes dont ne voulait plus l'*Illinois Central Gulf Railroad*. Quelle qu'en soit la raison, soit qu'ils ont payé trop cher pour les lignes ou qu'ils ne les ont pas bien exploitées, le *Gulf of Mississippi* a raté son coup et a fermé boutique. Ils ont vendu les lignes à un nouveau transporteur, la *South Rail Corporation*. Ils ont abandonné environ 75 milles de voie, et aujourd'hui la *South Rail Corporation* exploite la ligne. Pour la *Gulf of Mississippi*, cela n'a certainement pas été une réussite, et c'est une leçon d'avertissement pour quiconque veut se lancer dans ce type d'affaires.

Un certain nombre de chemins de fer secondaires ou de nouvelles sociétés ont acheté des lignes, en ont abandonné certaines, continuent d'en exploiter d'autres. Certaines ont revendu les lignes. Certaines ont réussi avec l'ensemble de l'entreprise. Certaines ont réussi avec seulement une partie et ont dû se débarrasser des parties non rentables. Il y a en eu quelques-unes qui n'ont tout simplement pas réussi. Elles se sont présentées pour demander l'abandon.

Le sénateur Atkins: Comme question générale, pensez-vous que les exploitants de chemins de fer secondaires ont de meilleures chances de réussite parce qu'ils sont plus agressifs, et qu'ils sont davantage prêts à mettre en marché ce service, que ne l'est l'exploitant d'un chemin de fer régional ou encore un exploitant plus gros? Je suppose que je peux retourner la question et dire, pourquoi, pensez-vous, l'exploitant de chemin de fer secondaire a-t-il si bien réussi?

M. Dettmar: Il s'agit là d'une très large généralisation qui est bien difficile à faire. Manifestement, les chemins de fer

[Text]

selective process. A lot of those lines get abandoned by the major railroads. Only the ones that someone has looked at pretty closely get picked up when it is concluded they have a chance of making it. They generally operate under more flexible work rules. A number of the operators of shortlines, and you will find real entrepreneurs there—these people are not wallflowers—will tell you that it is their entrepreneurial drive, their marketing expertise, that has indeed played a major role.

One of the questions people have asked about our existing rail system—and more than 90 per cent of our lines are still in the hands of the major railroads—is whether there are diseconomies of scale. One of the dynamics of the period that led up to 1980 created a system that really is not as efficient as it could be. An awful lot of the marketing initiatives that the railroads have taken since Staggers have not been internally generated. They have come from brokers, factors, third parties, people who are not at the heart of the railroad industry, but are around the periphery. That would tend to support that statement.

We used to say that, in the railroad industry, the really excellent railroads were run by the marketing people, the okay railroads were run by the engineers and the operating people, and the disasters were run by the lawyers. Railroads are capital intensive; it is a tremendous burden, and the people who tend to rise to positions of responsibility are people who have great gifts for taking those huge resources and being able to control them. But whether or not that burden on someone limits his ability to look out beyond and see new possibilities for an enterprise that is hauling so much weight is kind of an open question.

Senator Atkins: What you are saying is that if a regional or larger railroad operator decides to unload a line, the option is either selling it to a shortline or abandoning it.

Mr. Dettmar: That is about right, yes, sir.

Senator Spivak: I just want to pursue what Senator Atkins was asking in just one other way. You talked about rail operators being adversely affected. I am wondering to what extent? Has there been a drop in salaries and other kinds of things which would contribute to the productivity of shortline? What weight would you give to the differences in conditions of labour which would make the shortlines more profitable, more productive? Is that part of the reason, because they do not have to have all the conditions that the big lines had?

Mr. Dettmar: From what I understand, the real benefit comes from the more flexible work rules. On the major lines, there are craft classifications. If a person is an engineer, he drives an engine. If he is a maintenance-of-way worker, he fixes the maintenance of way. You do not ask someone who is

[Traduction]

secondaires ont été fondés sur un processus très sélectif. Bon nombre de ces lignes sont abandonnées par les chemins de fer principaux. Les seules qui sont achetées, ce sont celles que quelqu'un a examiné très étroitement et où on a conclu qu'elles avaient une chance de s'en tirer. Généralement, elles fonctionnent avec des règles de travail plus flexibles. Certains des exploitants de chemins de fer secondaires, et vous allez trouver là de vrais entrepreneurs—ces gens-là ne sont pas des timides—vous diront que c'est leur dynamisme d'entrepreneur, leur expertise dans la mise en marché, qui ont en fait joué le rôle principal.

L'une des questions que les gens ont posé au sujet de notre réseau ferroviaire existant—et plus de 90 p. 100 de nos lignes sont toujours aux mains des chemins de fer principaux—est s'il y a des déséconomies d'échelle. L'une des dynamiques de la période jusqu'à 1980 a conduit à la création d'un réseau qui vraiment n'est pas aussi efficace qu'il pourrait l'être. Un grand nombre des initiatives de mise en marché que les chemins de fer ont prises depuis Staggers n'ont pas pris leur origine à l'interne. Elles sont venues des courtiers, des sociétés d'affacturage, de tierces parties, de gens qui ne sont pas au cœur de l'industrie des chemins de fer, mais qui se situent à la périphérie. C'est ce qui tendrait à appuyer cette affirmation.

Nous avons l'habitude de dire que dans l'industrie des chemins de fer, les chemins de fer vraiment excellents étaient menés par les gens de mise en marché, les chemins de fer corrects étaient menés par les ingénieurs et le personnel d'exploitation, et les désastres étaient menés par les avocats. Les chemins de fer sont une industrie de capital; c'est un fardeau énorme, et les gens qui s'élèvent jusqu'aux postes de commande sont des gens qui ont des dons pour prendre charge de ces immenses ressources et pour être capables de les contrôler. Mais la question de savoir si ce fardeau qui pèse sur quelqu'un limite sa capacité de regarder plus loin et de voir de nouvelles possibilités pour une entreprise qui porte des charges si lourdes demeure ouverte.

Le sénateur Atkins: Ce que vous dites, c'est que si un exploitant de chemin de fer régional ou davantage décide de se débarrasser d'une ligne, le choix qui se pose est de la vendre à un chemin de fer secondaire ou de l'abandonner.

M. Dettmar: C'est à peu près ça, oui, Monsieur.

Le sénateur Spivak: Je veux simplement poursuivre dans la veine du sénateur Atkins d'une seule autre question. Vous avez parlé des exploitants de chemin de fer qui subissent des effets négatifs. Je me demande dans quelle mesure? Y a-t-il eu une baisse des salaires et d'autres genres de choses qui contribueraient à la productivité des chemins de fer secondaires? Quel poids donneriez-vous aux différences dans les conditions de travail qui rendraient les chemins de fer secondaires plus profitables, plus productifs? Est-ce que cela fait partie de la raison, parce qu'ils ne sont pas obligés d'avoir toutes les conditions que les grandes lignes avaient?

M. Dettmar: D'après ce que je comprends, le véritable avantage vient de règles de travail plus flexibles. Sur les grandes lignes, il y a des classifications d'emploi. Quand quelqu'un est ingénieur, il conduit une locomotive. Quand il est préposé à l'entretien des voies, il s'occupe de l'entretien des voies. On ne

[Text]

an engineer to go out and fix the track or the road bed. You have these rather rigid classifications.

On a shortline, you tend not to have them. You can get one person running the engine one day, working on the road the next, working in the front office the next day. This kind of flexibility is a tremendous advantage. It is a real improvement in efficiency.

As far as wage rates go, those shortlines have to compete with non-railroad enterprises also. A lot of them, in order to avail themselves of the necessary kind of flexibility, have to have good people who know how not only to do one thing but to do a lot of things. So although there are shortlines that pay less than some of the Class 1 railroads do, our impression has come to be that the big benefit on the labour side has not been the reduction in wage rates but rather the work rules.

Senator Spivak: I am interested in the competition between the trucking and the rails. Obviously, the shortlines taking over has prevented the abandonment of rail service to many areas. You can tell me, as well, how many miles of railroad have been abandoned in the United States. But what share of the freight market does trucking have as compared to rail lines now? Is it more of an even balance than it was in the short history you provided us where the trucking was taking over rail service?

Mr. Dettmar: I don't think so. When the United States went out and built the interstate highway system in the 1950s, one of the great miracles of our civil engineering history, the trucks came and took virtually all the manufactured goods traffic away from the railroads. That was really the collapse of the existing system, because we used to have value-of-service pricing. The manufactured goods were more expensive; transportation was a lower percentage of the final price; they were expected to carry more. However, at those higher prices trucks could compete and trucks just about took it all away.

Railroads have been fighting to get it back with what we call piggyback service, container and flat car, a lot of innovations. There are some indications that an awful lot of traffic has not come off the highway, but has come out of box cars. I would say that the railroads have yet to put a big dent or any real, appreciable dent in the trucking share of the manufactured goods commodities.

The railroads still dominate in long haul carriage of coal, grain, and bulk chemicals that cannot as effectively be carried by truck. But at the same time as the *Staggers Rail Act* was passed in 1980 the Congress also passed the *Motor Carrier Act* of 1980 which deregulated a lot of the trucking industry. An already lean and mean sector of the trucking industry has put even greater pressure on the railroads for the carriage of a lot of bulk commodities, like bulk solids.

[Traduction]

demande pas à quelqu'un qui est ingénieur d'aller arranger la voie ou le ballast. C'est qu'il y a ces classifications plutôt rigides.

Dans le cas d'un chemin de fer secondaire, on n'a généralement pas ce problème. La même personne qui conduit la locomotive un jour pourra travailler sur la voie le lendemain et au bureau le jour d'après. Ce genre de flexibilité représente un énorme avantage. C'est une grande amélioration de l'efficacité.

Quant à ce qui est des taux salariaux, ces chemins de fer secondaires doivent aussi faire concurrence aux entreprises non ferroviaires. Bon nombre d'entre elles, pour se donner la flexibilité nécessaire, ont besoin d'avoir de bons employés qui sont capables de faire non seulement une tâche mais toutes sortes de tâches différentes. Donc, même s'il y a des chemins de fer secondaires qui paient moins que certains des chemins de fer de classe 1, notre impression est que le grand avantage pour ce qui est de la main-d'oeuvre ne vient pas de la diminution des taux salariaux mais plutôt des règles de travail.

Le sénateur Spivak: Je m'intéresse à la concurrence entre le transport routier et le transport ferroviaire. Manifestement la mise en place de chemins de fer secondaires a empêché l'abandon du service ferroviaire vers de nombreuses régions. Vous pouvez me dire également combien de milles de voies ont été abandonnées aux États-Unis. Mais quelle est la part du marché du transport des marchandises qui appartient au transport routier comparativement aux lignes de chemin de fer maintenant? Y a-t-il un meilleur équilibre qu'il n'y avait dans le bref historique que vous nous avez fait, dans lequel le transport routier était en train de prendre la place du service ferroviaire?

M. Dettmar: Je ne crois pas. Lorsque que les États-Unis ont décidé, au cours des années 1950, de construire le réseau national d'autoroutes, une merveille du génie civil, les camions se sont emparés du transport de presque tous les produits manufacturés. Cela a signalé la fin du système existant parce que nous avions des prix fondés sur la valeur du service. Les produits manufacturés étant plus onéreux, le transport représentait un pourcentage moindre du prix final et il fallait en transporter davantage. Mais dès l'avènement prix plus élevés, les camions devenaient concurrentiels et ils ont presque tout monopolisé.

Les sociétés ferroviaires ont tout mis en branle pour récupérer le marché perdu avec diverses innovations comme le service rail-route, les conteneurs et les wagons plats. Il semblerait qu'elles n'aient pas vraiment réussi, puisque ce ne sont pas les camions qui se vident, mais bien les wagons couverts. Je dirais que les chemins de fer n'ont pas fait de percée importante ou du moins pas encore dans le secteur du transport par camion des marchandises.

Les chemins de fer dominent toujours pour le transport sur de grandes distances du charbon, des céréales, des produits chimiques en vrac. En 1980, le Congrès adoptait la *Staggers Rail Act* de même que la *Motor Carrier Act* qui déréglementait une grande partie de l'industrie du camionnage. Ce secteur déjà menaçant a exercé des pressions encore plus grandes sur les chemins de fer pour ce qui est du transport des marchandises en vrac, comme les matières solides.

[Text]

I would say that the railroads have yet to make many great inroads into the trucking industry.

Senator Spivak: Has the passage of the *Clean Air Act* had any impact on trucking versus rail in the United States?

Mr. Dettmar: Not appreciably. It has helped the railroads because, now, a lot of the electrical generating plants have to buy low-sulphur coal which comes from the west, so that is a longer haul by railroad. So the *Clean Air Act* has been sort of a boon for the railroad industry in that respect.

Senator Spivak: What about in terms of emissions standards, and how do you view this for the future?

Mr. Dettmar: I cannot claim any expertise on that. It is my understanding that, by and large, the trucking industry has been able to meet the emissions standards which have been set and a lot of that traffic continues to stay out there on the highways.

Senator Spivak: One other short question. How are the highway systems maintained? Are there subsidies? Is this all private or is this in the public domain in terms of maintaining the highway system in the United States?

Mr. Dettmar: We have something called the Highway Trust Fund. Out of every gallon of gas that every American buys, X cents go into the federal Highway Trust Fund.

Senator Corbin: And of the gas that Canadians buy. There is a lot of it these days.

Mr. Dettmar: That anybody buys in the U.S. It goes into the Highway Trust Fund, just billions and billions of self-perpetuating dollars. That fund is then distributed to the states on a formula that is overseen by the Federal Highway Administration, which is again part of the U.S. Department of Transportation, although you would not necessarily know it to hear them talk, and that supports the highway system.

Senator Spivak: So it is supported by tax dollars, but there is nothing similar for the railway.

Mr. Dettmar: Not tax dollars, user fees.

Senator Spivak: Well, it is a tax, but there is nothing similar for the railway?

Mr. Dettmar: No. They own their own rights of way and have to maintain them from revenues for providing their services.

Senator Corbin: I would like to ask the witness where he draws the line between political and economic considerations. I quote from your text on page 5 where you say that railroads are permitted to operate on the basis of political rather than economic considerations. Where is the line drawn here?

Mr. Dettmar: When you have an enterprise that is governed by dollar votes cast in the marketplace, then I think you have an economic enterprise. When you have an activity that is controlled by votes cast in the ballot box, then you have a political

[Traduction]

Je crois que les sociétés ferroviaires n'ont pas réussi à voler la vedette au camionnage.

Le sénateur Spivak: L'adoption de la *Clean Air Act* a-t-elle privilégié le transport par rail au détriment du camionnage aux États-Unis?

M. Dettmar: Pas vraiment. Elle a un peu aidé les sociétés ferroviaires parce que maintenant beaucoup de centrales électriques sont tenues d'acheter du charbon faible en soufre qui vient de l'Ouest, ce qui représente un plus long trajet par rail. En ce sens, la *Clean Air Act* a été en quelque sorte une bénédiction pour les chemins de fer.

Le sénateur Spivak: Qu'en est-il des normes d'émissions? Comment s'insèrent-elles dans les projets d'avenir?

M. Dettmar: Je ne prétends pas être un spécialiste de la question. Si j'ai bien compris, l'industrie du camionnage a pu, en gros, respecter les normes d'émissions, ce qui explique que les camions continuent de circuler sur les autoroutes.

Le sénateur Spivak: J'ai une autre question. Comment assure-t-on l'entretien des autoroutes? A-t-on recours aux subventions? Est-ce que cela relève du secteur privé ou du secteur public aux États-Unis?

M. Dettmar: Nous avons quelque chose qui s'appelle le Highway Trust Fund. Pour chaque gallon d'essence acheté par un Américain, x nombre de cents sont versés au fonds.

Le sénateur Corbin: Ou acheté par les Canadiens. C'est fréquent de nos jours.

M. Dettmar: Que n'importe qui achète aux États-Unis. Tout cet argent est versé au Highway Trust Fund, des milliards et des milliards de dollars qui se perpétuent indéfiniment. Le fonds est ensuite réparti entre les États selon une formule mise au point par la Federal Highway Administration, qui fait partie du U.S. Department of Transportation, même si ce n'est pas évident à les entendre parler. C'est ainsi qu'on assure l'entretien des autoroutes.

Le sénateur Spivak: Donc, les impôts sont utilisés pour entretenir les routes, mais il doit exister quelque chose de comparable pour les chemins de fer.

M. Dettmar: Pas des impôts, des droits d'utilisation.

Le sénateur Spivak: Mais c'est une forme d'impôt. N'y a-t-il pas quelque chose de semblable pour les chemins de fer?

M. Dettmar: Non. Les emprises appartiennent aux sociétés ferroviaires qui les entretiennent à même leurs recettes.

Le sénateur Corbin: J'aimerais demander au témoin quelle distinction il fait entre les considérations d'ordre politique et les considérations d'ordre économique. Vous dites à la page 5 de votre mémoire que l'exploitation des chemins de fer est autorisée pour des motifs politiques plutôt qu'économiques. Pourquoi?

M. Dettmar: Lorsqu'une entreprise dépend des vote-dollars du marché, c'est une entreprise économique. Mais si elle dépend plutôt des votes placés dans une urne, c'est une entreprise politique. Si des capitaux sont consacrés à une activité

[Text]

enterprise. If resources flow into an activity because of the profit that it generates, because of the return on that investment, then you are operating in a market situation. If you have resources flowing into an activity in defiance of or at variance with that, you have something else driving that. We term that, variously, social considerations, political considerations, policy considerations, but in any event those are not purely economic considerations.

Senator Corbin: Would you include public interest in that?

Mr. Dettmar: Most certainly.

Senator Corbin: Where would you situate regional development interest, labour matters? On which side of the fence do they sit?

Mr. Dettmar: We say, if they were properly labelled as such, presented to the people's representatives and acted upon in the open legislative process and were then adopted, that is as valid as anything. It may be lousy economics, but, hey, man lives not by bread alone. We have a system that validates that; it goes back to our beginnings, and is perfectly valid. An economist might not like it, but it is valid public policy.

Senator Forrestall: I, too, will be brief. We have difficulty in Canada with definitions. We know what branch lines are because we have had all kinds of experience with that in Western Canada with respect to the grain industry. You seem to suggest in your evidence that there are probably two ways of defining shortline; one is by mileage, and then you compare it with car loads. Is this accidental or is that just the way it generally works out? If we were looking for a definition of a shortline, adapting Canadian usages, could we say a shortline is perhaps a line that carries 4,000 car loads, while a regional line is one that carries 60,000 car loads, and our core network transcontinental systems are something else entirely? Is that a useful thing for us to give some thought to?

Mr. Dettmar: I think definitions only make sense as you relate them to some sort of purpose. We have no particular purpose, other than simply trying to describe these railroads, when we adopt these definitions. There is no magic to them. If you want to relate them to tax policy or something else, then of course you have to look very carefully at your underlying criteria to see if they make sense in terms of what you want to do.

Our definition for Class I railroads simply just triggers a lot of reporting requirements and various other careful procedures. We have 90 percent of the revenues generated by those railroads. That is something that we think we ought to take a look at.

Senator Forrestall: You have not defined, sorry, the *Staggers Act* as I recall it, did not define the short regional rails at all as part of the jargon.

Mr. Dettmar: No, sir.

Senator Forrestall: We did not include it in any work we did with respect to regulatory reform and transportation generally. So it should not be a problem. We will just roll with it and live

[Traduction]

parce qu'elle génère des profits ou parce qu'elle est rentable, alors ce sont les forces du marché qui agissent. Par contre, si elle en obtient dans un contexte complètement différent, c'est qu'elle est animée par une force autre que la rentabilité. Il peut s'agir de considérations sociales, de considérations politiques, de considérations générales qui ne sont pas des considérations purement économiques.

Le sénateur Corbin: L'intérêt public fait-il partie de ces considérations?

M. Dettmar: Absolument.

Le sénateur Corbin: Que faites-vous du développement régional, de l'emploi? Où les situez-vous?

M. Dettmar: Nous croyons que si ces questions sont correctement étiquetées, présentées aux représentants du peuple et débattues ouvertement en Chambre et constituées en lois, elles valent autant que d'autres considérations. C'est de la mauvaise gestion économique, mais l'homme ne vit pas que de pain. Ces motifs sont jugés valables dans notre système, depuis toujours, et c'est tout à fait valable. Un économiste les réfuterait, mais dans le domaine public, ils sont acceptables.

Le sénateur Forrestall: Je serai bref à mon tour. Au Canada, les définitions nous posent toutes sortes de problèmes. Nous savons ce que sont les lignes secondaires à cause de ce qui c'est passé dans l'Ouest avec l'industrie céréalière. Vous laissez entendre dans votre mémoire qu'il y a probablement deux façons de définir les chemins de fer secondaires, une en fonction du nombre de milles et l'autre en fonction du nombre de wagons. Est-ce accidentel ou est-ce une distinction courante? Si nous voulions définir un chemin de fer secondaire dans le contexte canadien, pourrions-nous dire que c'est une ligne pour 4 000 wagons-charges? Et que la ligne régionale sert pour sa part à 60 000 wagons-charges. Il faudrait alors trouver autre chose pour nos réseaux transcontinentaux. Devrions-nous nous pencher sur ce sujet?

M. Dettmar: D'après moi, les définitions sont utiles lorsqu'elles établissent une corrélation avec un but quelconque. Nous n'avons aucun but précis en tête lorsque nous avons défini ces chemins de fer, autre que de les décrire. Ce n'est pas la clé de l'énigme. Si vous voulez les intégrer à une politique fiscale ou quelque chose d'autre, vous devez alors, de toute évidence, analyser attentivement les critères fondamentaux pour voir s'ils sont adaptés à votre projet.

Notre définition des chemins de fer catégorie I donne lieu à des rapports et diverses autres procédures. Nous disposons de 90 pour cent des recettes produites par ces chemins de fer. Voilà un fait qui, à notre avis, mérite notre attention.

Le sénateur Forrestall: Vous n'avez pas défini, désolé, la *Staggers Act*, si je me rappelle bien, ne donnait aucune définition des chemins de fer secondaires dans le jargon utilisé.

M. Dettmar: Non, monsieur.

Le sénateur Forrestall: Nous n'en avons pas parlé dans nos travaux sur la réforme des règlements d'application et sur le transport en général. Il ne devrait donc pas y avoir de pro-

[Text]

with it and use the jargon. Thank you very much for coming up. We appreciate it.

The Chairman: Thank you, Mr. Dettmar, for your testimony. Could we have Mr. Dempsey, please.

Mr. G.D. Housch, Vice-President, Brotherhood of Maintenance of Way: I want to thank the committee for allowing us to come back with Dr. Dempsey, and for allowing us to introduce his testimony. I will give you a brief idea of his credentials. He received his J.D. degree from the University of Georgia in 1975.

Senator Corbin: What is that J.D. degree?

Mr. Housch: Juris Doctor. It is the equivalent of the LL.D. in Canada. He also received a Doctor of Civil Law degree from the Institute of Air and Space Law at McGill University in Montreal. Since 1979, he has been a professor of law at the University of Denver College of Law in Denver, Colorado. In 1981 and 1982, he was the legal advisor to the Chairman on the Interstate Commerce Commission.

He has published several books on transportation law and economics, including the effects of deregulation on the transportation industry in the United States, and has published some 36 Law Review articles on these subjects. He has also testified before the U.S. Congress on various transportation subjects. His detailed biography is included with this statement as attachment (i) if you are interested to look at it further.

Mr. Paul Stephen Dempsey, Director of Transportation Law Program, University of Denver: My name is Paul Stephen Dempsey. I am director of the Transportation Law Program at the University of Denver, a position I have held since 1979. I also had an opportunity in the earlier part of my career to serve as an attorney with the Interstate Commerce Commission where we regulated railroads and bus companies and trucking companies and the Civil Air Non-Export, where, I am ashamed to say, we deregulated the airline industry.

I did earn my Doctorate of Civil Law degree at McGill University in Montreal, and during that period I fell very deeply in love with Canada. I think you people have a magnificent country and, absent its weather, probably the best country in the world, but I understand we are doing something about that with global warming.

As a United States citizen, I did not come here to tell you how to run your railroad or your country. You have heard and you will hear about the successes of the shortline experience. And there are some. I want to spend my time talking about what we have done south of the border, let you draw your own conclusions from it, and perhaps some of the less positive aspects of the shortline phenomenon.

First, the historical trend: Beginning in about the time of the United States Civil War, a great many entrepreneurs looked at our fractured railroad system and concluded that it would better serve the public if it were unified. Cornelius Vanderbilt, in

[Traduction]

blème. Nous allons simplement continuer notre chemin et en prendre notre parti et utiliser ce jargon. Merci de votre visite. Nous l'apprécions.

Le Président: Merci, monsieur Dettmar, de votre témoignage. Pourrions-nous entendre monsieur Dempsey, s'il-vous-plaît.

M. G.D. Housch, Vice-président, Fraternité des préposés à l'entretien des voies: Je veux remercier le comité de nous avoir permis de revenir avec monsieur Dempsey et de présenter son témoignage. Je vais vous donner un bref aperçu de ses références. Il a reçu un diplôme de JD de l'Université de Georgie en 1975.

Le sénateur Corbin: Qu'est-ce qu'un diplôme de JD?

M. Housch: C'est l'équivalent du LL.D. au Canada. Il a aussi reçu un diplôme de docteur en droit civil de l'Institut de droit aérien et spatial de l'Université McGill à Montréal. Depuis 1979, il enseigne le droit au collège de droit de l'Université de Denver, à Denver, Colorado. En 1981 et 1982, il a été conseiller juridique auprès du président de la Interstate Commerce Commission.

Il a publié plusieurs livres sur le droit et l'économie des transports, y compris concernant les effets de la déréglementation sur l'industrie des transports aux États-Unis et il a publié quelque 36 articles dans la publication Law Review sur ces sujets. Il a aussi témoigné devant le Congrès américain sur diverses questions relatives aux transports. Sa biographie détaillée accompagne ce témoignage à l'annexe (i) si vous voulez plus de détails.

M. Paul Stephen Dempsey, directeur du programme de droit des Transports, Université de Denver: Mon nom est Paul Stephen Dempsey. Je suis directeur du programme de droit des transports à l'Université de Denver, poste que j'occupe depuis 1979. Au début de ma carrière, j'ai aussi eu l'occasion de travailler comme fondé de pouvoir à la Interstate Commerce Commission où nous avons réglementé les entreprises de chemin de fer et d'autocar ainsi que les entreprises de camionnage, et à la Civil Air Non-Export, où, j'ai honte de le dire, nous avons déréglementé l'aviation commerciale.

J'ai obtenu mon doctorat en droit civil à l'Université McGill de Montréal et c'est à cette époque que je suis tombé profondément amoureux du Canada. Je pense que vous avez un pays magnifique et, sauf pour son climat, probablement le meilleur pays au monde, mais je pense que nous faisons quelque chose à ce propos avec le réchauffement du globe.

En tant que citoyen des États-Unis, je ne suis pas venu ici pour vous dire comment faire fonctionner vos chemins de fer ou votre pays. Vous avez entendu parler des succès de l'expérience des chemins de fer secondaires et vous en entendrez encore parler. Car il y en a. Je veux vous parler de ce que nous avons réalisé au sud de la frontière, vous laisser tirer vos propres conclusions, et peut-être aborder quelques-uns des aspects moins positifs du phénomène des chemins de fer secondaires.

Tout d'abord, la tendance historique: À partir de l'époque de la Guerre civile aux États-Unis ou à peu près, beaucoup d'entrepreneurs ont examiné notre réseau fractionné de voies ferrées et ont conclu que le public serait mieux desservi par un

[Text]

1857, took a look at rail transportation between New York and Chicago, and he observed that it took 50 hours on the train and about 17 rail connections to get between those two cities. Steamboat shipping had made him the richest person in the United States. He sold off his steamships and began buying up these shortline railroads and consolidated what ultimately became the New York Central Railroad.

In 1920, our United States Congress suggested to the Interstate Commerce Commission that it might want to set up a plan for consolidating the U.S. rail system. That plan did not really get off the ground, but there was a major consolidation period that occurred up until the early 1980s. We had about 40 railroads that merged into 7 major systems by about 1982.

That trend is now sharply reversing itself. A number of major United States railroads, we call them Class I railroads, are selling off their spurs, their deadend lines, and some parallel track, to newly formed companies, the regionals and the shortline railroads. One source said this: "The railroad industry built over many decades by constant consolidation and merger suddenly seems to be scattering itself like confetti across the country. Increasingly, the industry may be evolving into a handful of giant cross-country railroads, the railroading equivalent of interstate highways, augmented by small or regional lines that are mostly spin-offs from the big ones."

Today, shortline railroads account for roughly 24 per cent of the United States trackage. That is up from 6 per cent two decades ago. Between 1950 and 1980, we had 75 new shortline railroads created, about two and a half a year. Between 1980 and 1988, we had 190 new shortlines created, about 24 a year. That is 10 times faster than the historical trend.

The trackage operated by the Class I railroads has declined about 26 per cent. Employment in the Class I industry has fallen by more than 200,000 employees in eight years, or nearly half of all rail workers in the United States in the Class I system.

Let me stop for a moment, because when you hear a figure like 220,000 people it is incomprehensible. I think everyone in this room has a job. It is hard to imagine what it would be like to lose your job. If you have a home mortgage, if you have a car loan, if you want to send your children to college, it has a profound influence on your life. This process, not only the creation of shortlines but also the paring down of the rail system and the abandonments, has had that impact on nearly a quarter of a million individual human beings in the United States.

Why has this occurred? Probably the most important factor was the policies of the Interstate Commerce Commission beginning in 1982 when it refused to impose labour protected provisions in the sale of lines by major railroads to shortline

[Traduction]

réseau unifié. Cornelius Vanderbilt, en 1857, a étudié le transport ferroviaire entre New York et Chicago et observé qu'il fallait passer 50 heures en train et transférer environ 17 fois pour se rendre d'une de ces deux villes à l'autre. Le transport maritime par vapeur avait fait de lui la personne la plus riche des États-Unis. Il a vendu ses vapeurs et il s'est mis à acheter ces chemins de fer secondaires et à les grouper pour en faire ce qui allait devenir la New York Central Railroad.

En 1920, notre Congrès a suggéré à la Interstate Commerce Commission d'élaborer un plan en vue de consolider le réseau ferroviaire américain. Ce plan n'a jamais vraiment abouti, mais il y a eu une grande période de consolidation jusqu'au début des années 1980. Vers 1982, quelque 40 chemins de fer s'étaient fusionnés en 7 grands réseaux.

On observe maintenant la tendance inverse. Beaucoup de grands chemins de fer américains, ce que nous appelons les chemins de fer de classe I, vendent leurs embranchements, leurs voies en cul-de-sac et des voies parallèles à de nouvelles entreprises, des chemins de fer régionaux et secondaires. Aux dires d'une de nos sources: «L'industrie du chemin de fer, qui s'est construite sur plusieurs décennies par des fusions constantes, semble soudain s'éparpiller comme des confettis par tout le pays. De plus en plus l'industrie semble prendre la forme d'une poignée de grandes voies ferrées sillonnant le pays, l'équivalent des routes inter-états, accompagnées de chemins de fer peu importants ou régionaux qui sont pour la plupart des dérivés des gros.»

Aujourd'hui, les chemins de fer secondaires représentent 24 p. 100 environ de l'ensemble du réseau ferroviaire aux États-Unis.

Il s'agit d'une augmentation de 6 p. 100 par rapport à il y a vingt ans. Entre 1950 et 1980, 75 chemins de fer secondaires ont été créés, soit environ deux et demi par année en moyenne. Entre 1980 et 1988, 190 chemins de fer secondaires ont été créés, soit 24 par année en moyenne environ. C'est dix fois plus que la tendance historique.

Le réseau ferroviaire exploité par les chemins de fer de catégorie I a diminué d'environ 26 p. 100. L'industrie de catégorie I a perdu plus de 200 000 emplois en huit ans, soit près de la moitié des travailleurs du rail des États-Unis dans le réseau de catégorie I.

Permettez-moi de faire une petite parenthèse, car il est difficile de se représenter ce que signifient 220 000 emplois. Je suppose que tout le monde ici a un emploi. Vous avez probablement de la difficulté à vous imaginer ce qui arriverait si vous le perdiez. Si vous avez contracté un prêt hypothécaire et un prêt-à-consommer et si vous souhaitez payer des études universitaires à vos enfants, perdre votre emploi a une incidence très grave sur votre vie. Ce processus, et non seulement la création de chemins de fer secondaires, mais également la réduction du réseau ferroviaire et les abandons, a eu des répercussions sur près d'un quart de million de personnes aux États-Unis.

Pourquoi cela s'est-il produit? Le facteur le plus important a probablement été les politiques de l'Interstate Commerce Commission qui, à partir de 1982, a refusé d'imposer aux principales compagnies ferroviaires des dispositions de protection de la main-d'oeuvre au moment de la vente de lignes à des che-

[Text]

companies, to non-carriers, and in 1985 when it eliminated shortline sale from virtually all regulation.

I have written a great deal of literature and spoken publicly of my view that the Interstate Commerce Commission's approach in the 1980s was beyond its statutory authorization on a number of fronts. Deregulation in the United States has proceeded along two planes. Certainly Congress has passed some liberalizing legislation, but our successive presidents have appointed people to the regulatory agencies who, I will state with a bit of hyperbole, have it as their essential mission to abrogate their oath of office and deregulate the industry in a more profound way, I think, than Congress contemplated.

Let us talk about the economics of the shortline phenomenon. The Class I railroads find this very attractive because it means that they can shed themselves of tens of thousands of workers, essentially crushing unions while keeping their high density core routes and spinning off their local feeder lines to low overhead operators. The shortline phenomenon is a means whereby the Class I railroads are able to eliminate their obligation to maintain thousands of miles of rights of way while avoiding the Interstate Commerce Commission's abandonment procedures and realizing some short-term gains in terms of the sale of capital assets.

I say in my testimony that a great many of these shortline sales would not have been approved under the abandonment procedures, for several reasons. One, we have major lines in some of these spinoffs between major American cities that have substantial volumes of traffic that are marginally profitable and would not have been spun off even under the ICC's liberal abandonment procedures, or at least would not have been abandoned.

Let us look at it from the perspective of the new shortlines. They do have some cost advantages in terms of doing the job with fewer workers earning less pay under less favourable working conditions and under milder safety regulations. But the shortlines lose the economies of scale of the large railroads and are often established with highly unsatisfactory debt-to-equity ratios, causing their operating profits to be burdened by very heavy interest obligations. Moreover, most of the shortlines are captive to the Class I railroads that they feed and the Class Is have monopsony power unilaterally to dictate rates and conditions of service. Their captivity and, for many, gross under-capitalization have led to a significant turnover rate and, arguably, a narrower margin of safety. Derailments appear to be a problem with some small railroads and of particular concern to our media when they carry hazardous materials. When they go belly up, their lines may well be abandoned, leaving the dependent shippers high and dry and further constricting the rail system.

[Traduction]

mins de fer secondaires et à des sociétés non-exploitantes; en 1985, elle a éliminé la vente de chemins de fer secondaires de pratiquement toute la réglementation.

J'ai écrit bien des documents et j'ai souvent pris la parole publiquement pour expliquer qu'à mon avis, dans les années 80, l'Interstate Commerce Commission avait outrepassé son autorité législative sur un certain nombre de points. La déréglementation aux États-Unis s'est exercée sur deux niveaux. Il est vrai que le Congrès a voté quelques lois libérales, mais l'un après l'autre, nos présidents ont désigné aux organismes de réglementation des personnes qui, permettez-moi de faire image, ont cru de leur devoir principal de faire fi de leur serment d'office et de déréglementer l'industrie d'une façon beaucoup plus radicale, je crois, que le Congrès ne l'avait envisagé.

Parlons un peu des répercussions économiques du phénomène des chemins de fer secondaires. Les chemins de fer de catégorie I les trouvent très intéressants car ils leur permettent de se débarrasser de dizaines de milliers de travailleurs et d'écraser les syndicats, tout en conservant leurs trajets très fréquentés et en se départissant de leurs réseaux d'apports locaux au profit d'exploitants ayant des frais généraux peu élevés. Grâce aux chemins de fer secondaires, les chemins de fer de catégorie I peuvent éliminer leur obligation d'entretenir des milliers de milles d'emprise tout en évitant de se soumettre aux modalités d'abandon de l'Interstate Commerce Commission et en réalisant quelques gains à court terme par la vente de leurs immobilisations.

J'affirme dans mon témoignage qu'un grand nombre de ces ventes de chemins de fer secondaires n'auraient pas été approuvées, pour plusieurs raisons, si on avait appliqué les modalités d'abandon. L'une de ces raisons est que nous avons, parmi celles qui ont été cédées, plusieurs lignes principales entre des grandes villes américaines qui ont une densité de circulation substantielle, une rentabilité précaire et qui n'auraient pas été cédées même en vertu des modalités d'abandon libérales de l'ICC ou du moins qui n'auraient pas été abandonnées.

Examinons les faits du point de vue des nouveaux chemins de fer secondaires. Ils ont certains avantages à l'égard des frais, notamment l'exécution du travail par moins de travailleurs, qui gagnent moins, dans de moins bonnes conditions de travail, où les règles de sécurité sont moins strictes. Les chemins de fer secondaires ne profitent pas des économies d'échelle dont se prévalent les grandes entreprises ferroviaires et sont souvent mis sur pied avec des ratios d'endettement extrêmement insatisfaisants, avec pour résultat que les profits d'exploitation sont grevés par des intérêts très élevés. En outre, la plupart des chemins de fer secondaires sont captifs des chemins de fer de catégorie I qu'ils alimentent; ces derniers exercent unilatéralement un pouvoir monopsonistique pour dicter les tarifs et les conditions de service. Leur captivité et, pour bon nombre d'entre eux, une sous-capitalisation grave ont entraîné un taux de roulement important et, dans une certaine mesure, une marge de sécurité plus étroite. Certains petits chemins de fer semblent avoir un problème de déraillements auxquels s'intéressent vivement les médias, lorsque ces trains transportent des marchandises dangereuses. Lorsqu'ils se retrouvent sur le dos, ils peuvent très bien décider d'abandon-

[Text]

Let us look at it from the perspective of labour. The new regime looks rather grim. It means fewer jobs, less pay, the dilution of benefits and work rules and safety standards. Critics have said that railroads are selling off lines merely to circumvent their collective bargaining agreements. Congressmen have described shortline selloffs as merely subterfuges by railroads to avoid their contractual obligations to unions. Indeed, some of the sales have been explicitly contingent upon there being no employee protective provisions imposed by government and no union organizing campaign.

Some of the efforts have been quite imaginative. Timothy Melons of Gilford Transportation attempted to lease the Boston & Main, the Main Central and the Delaware & Hudson railroads to another subsidiary, the Springfield Terminal, a former trolley line in New England. In my testimony I point out the Norfolk Southern thoroughbred programs whereby the Norfolk Southern essentially offers a cashless lease. It says, go out and create a railroad. You will feed us. There will be no rental payments as long as you make your quota, and we will provide you with the rail cars and will help you with the marketing. The real change is fewer employees.

The major Class I railroads employed about 460,000 workers in 1980 when the *Staggers Act* was passed. In 1988, the most recent year for which I could find data, they employed only 236,000 people. That is a loss of about 222,000 jobs, or a loss of about 28,000 jobs a year, nearly three times the rate of job losses in the 1970s.

Class I railroads employ about 1.6 workers per mile. Local shortline railroads employ about .44 workers per mile. In other words, the shortline railroads employ less than 28 per cent of the workers per mile versus the Class I railroads. I have looked at various data. This breaks down to between 72 per cent and 86 per cent of the workers suffering a net job loss—that is, they are not picked up by the other railroad, nor are new jobs created to fill the void.

In terms of human beings, on page 5 of my testimony I give you some data. I want to correct it because I have redone the numbers and I want to be as conservative as possible.

Senator Davey: Not that.

Mr. Dempsey: Reserved as possible then.

Senator Graham: Use the term very loosely.

Mr. Dempsey: Let me be as modest as possible. The net loss of jobs, to correct my computation on page 5, is between 20,000 and 29,000 people who have lost their jobs in the United States by virtue of the creation of the shortline rail-

[Traduction]

ner la ligne, laissant les affréteurs qui dépendent d'eux sans autre ressource et le réseau ferroviaire encore plus restreint.

On peut aussi s'intéresser au sujet du point de vue de la main-d'œuvre. Le nouveau régime a l'air plutôt lugubre. Moins d'emplois, salaire moindre, avantages, conditions de travail et normes de sécurité réduits. Des critiques ont affirmé que les chemins de fer vendent leurs lignes simplement pour échapper à leurs conventions collectives. Des membres du Congrès ont décrit les ventes de chemins de fer secondaires comme des subterfuges de la part des entreprises pour se dérober aux obligations contractuelles envers leurs syndicats. En effet, certaines ventes reposaient explicitement sur l'absence de clauses de protection imposées par le gouvernement à l'égard des employés et sur l'absence d'une campagne de création de syndicat.

Certains des efforts tentés faisaient preuve de beaucoup d'imagination. Timothy Melons de Gilford Transportation a tenté de louer les chemins de fer Boston & Main, Main Central et Delaware & Hudson à un autre subsidiaire, Springfield Terminal, qui exploitait autrefois une ligne de tramways en Nouvelle-Angleterre. Dans mon témoignage, je cite les programmes pur-sang de Norfolk Southern dans lesquels cette entreprise offre un bail sans numéraire. Elle invite les entreprises: créez un chemin de fer. Vous nous alimenterez. Il n'y aura pas de prix de location tant que vous respecterez votre quota, nous vous fournirons les wagons et vous aiderons dans la commercialisation. Le véritable changement, c'est le nombre réduit d'employés.

Les principaux chemins de fer de catégorie I employaient environ 460 000 travailleurs en 1980, quand la *Staggers Act* fut adoptée. En 1988, l'année la plus récente pour laquelle j'ai pu obtenir des données, ils n'employaient plus que 236 000 personnes. Cette diminution représente une perte de 222 000 emplois, soit 28 000 par année, presque trois fois plus que dans les années 70.

Les chemins de fer de catégorie I emploient environ 1,6 travailleur au mille, les chemins de fer secondaires locaux, 0,44. En d'autres mots, ces derniers emploient 28 p. 100 moins de travailleurs au mille, comparativement aux chemins de fer de catégorie I. J'ai étudié différentes données. Entre 72 et 86 p. 100 des travailleurs subissent une perte d'emploi nette, c'est-à-dire, qu'ils ne sont pas embauchés par une autre compagnie de chemins de fer et qu'il n'y a pas de nouveaux emplois pour combler le vide.

À la page 5 de mon témoignage, je vous donne quelques données du point de vue ressources humaines. J'aimerais les corriger car j'ai repris les chiffres et je voudrais être aussi conservateur que possible.

Le sénateur Davey: Non, pas ça.

M. Dempsey: Aussi réservé que possible, alors.

Le sénateur Graham: Utilisez ce mot dans un sens très large.

M. Dempsey: Aussi modéré que possible. La perte nette d'emplois, pour corriger mes données de la page 5, signifie qu'entre 20 000 et 29 000 personnes ont perdu leur emploi aux États-Unis à la suite de la création des chemins de fer secon-

[Text]

roads. Some of them are lucky enough to be offered a new job with the newly created railroad. Chicago Northwestern, in 1986, spun off a company called the Dakota, Minnesota & Eastern Railroad. It provided the capital and the management. It told the workers that if they wanted a job they could resign; they would have to waive all their legal rights against the Chicago Northwestern, and then they would be considered for a job at the Dakota, Minnesota & Eastern. This line was 1,000 miles long, spread across the northern tier, which meant that if people worked out there they might well have to relocate. Twenty or 30 per cent of them might get a new job at wages which were up to 40 per cent less than the jobs they had.

The shortline railroads also operate free of the work rules and manning levels required by the unionized railroads and the Class I safety standards.

Critics of the shortline phenomenon tell us that shortlines have splintered the railroad system, displaced thousands of workers, and left track in the hands of poorly capitalized, poorly maintained railroad companies one disaster from bankruptcy. A number of our shortlines were created in this unfortunate phenomenon that swept this continent in the 1980s called the leverage buy-outs.

With a bit of hyperbole, let me tell you how I think this fits into the public policy we have gone through in the last decade. What happened in Washington, D.C. was an essential theory that manifested itself in the following way. The essential thesis was that the best government is no government. This trashing of government called for a nearly complete abdication of any sort of meaningful responsible government oversight of what was going on in the economy. One piece of this was the leverage buy-out phenomenon.

The implicit thesis, again with hyperbole, of the theology of laissez-faire is that unconstrained human greed will produce a better society. I give a lot of speeches around the United States and I usually say something like this, "I challenge anyone in this room to show me a single company that has been subject to a leverage buy-out that today is more efficient, more productive, has produced a new product, or is better able to compete in the global environment." And to date, no one has come forward.

The railroads are attractive to lending institutions because the debt can be secured on the capital assets of the line, mostly being real estate. Some of these are "mom and pop" operations run like family farms with the owners eking out a 14-hour-a-day, hand-to-mouth existence, praying for no derailments the way a farmer prays for rain.

I mention an example on page 9 of my testimony. The Venango River Corporation had a debt-to-equity ratio of 1,700 to 1. There was only \$55,000 put into that company and

[Traduction]

daïres. Quelques-unes d'entre elles ont eu la chance de se faire offrir un emploi par les nouveaux chemins de fer. En 1986, la Chicago Northwestern s'est départi d'une compagnie appelée Dakota, Minnesota & Eastern Railroad. Elle fournissait les immobilisations et la gestion. Elle a informé les travailleurs, que s'ils voulaient un emploi, ils pouvaient démissionner et renoncer à toutes leurs garanties juridiques contre la Chicago Northwestern; ils pourraient ensuite poser leur candidature pour un emploi à la Dakota, Minnesota & Eastern. Cette ligne de chemin de fer avait une longueur de 1 000 milles dans le nord du pays, ce qui signifiait que les travailleurs devaient déménager. Vingt à 30 p. 100 d'entre eux pourraient obtenir un nouvel emploi à un salaire qui pouvait être jusqu'à 40 p. 100 inférieur à celui qu'ils avaient.

Les chemins de fer secondaires fonctionnent également sans se soucier des règles de travail et des niveaux de dotation exigés par les chemins de fer syndiqués, ni des normes de sécurité de la catégorie I.

Les critiques du phénomène des chemins de fer secondaires affirment que ceux-ci ont fragmenté le réseau ferroviaire, qu'ils ont déplacé des milliers de travailleurs et ont laissé les voies ferrées entre les mains d'entreprises à capitaux très réduits, mal gérées, à deux pas de la faillite. Un certain nombre de chemins de fer secondaires ont été créés dans la foulée d'un phénomène regrettable qui a balayé ce continent dans les années 80, le rachat d'entreprises par effet de levier.

Pour illustrer mon propos, permettez-moi de vous expliquer comment, à mon avis, cela s'insère dans le cadre politique que nous avons connu au cours de la dernière décennie. Ce qui s'est passé à Washington, D.C. est une théorie fondamentale qui s'est manifestée concrètement comme suit. La thèse essentielle voulait que la meilleure forme de gouvernement soit l'absence de gouvernement. Cela suppose l'abandon presque complet de toute forme de surveillance qu'aurait pu exercer un gouvernement responsable sur ce qui se passe dans l'économie. C'est à ce moment qu'est apparu le rachat d'entreprises par effet de levier.

Le corollaire implicite à la théorie du laissez-faire est que si on laisse libre cours à la cupidité, elle conduira à une meilleure société. Je donne beaucoup de conférences aux États-Unis et je lance habituellement le défi suivant: «Je défie quiconque dans cette salle de me nommer une seule compagnie qui a fait l'objet d'un rachat par effet de levier, et qui est aujourd'hui plus efficace, plus productive, qui a inventé un nouveau produit ou qui est mieux armée pour se mesurer à la concurrence sur le marché global.» Jusqu'à maintenant, personne n'a relevé mon défi.

Les institutions prêteuses s'intéressent aux chemins de fer, car la dette peut être garantie à partir des immobilisations, en majeure partie des biens immobiliers. Certains chemins de fer sont des petits commerces administrés comme des entreprises familiales dont les propriétaires travaillent quatorze heures par jour et prient qu'il n'y ait pas de déraillement, comme un fermier prie pour qu'il pleuve.

Je cite un exemple à la page 9 de mon témoignage. Venango River Corporation avait un ratio d'endettement de 1 700 à 1. Seulement 55 000 \$ avaient été investis dans la compagnie et

[Text]

it was purchased for more than \$100 million. Another example is the PLECO which acquired the Pittsburgh & Lake Erie. The four investors in the PLECO put up between \$160 and \$255 each. I think that if most of us went through our wallets we could, collectively at least, come up with \$250 or \$300 and we could have bought the Pittsburgh & Lake Erie Railroad.

As a consequence of saddling these companies with enormous debts they go through restructuring, and many of them have. The failure rate is between 15 and 20 per cent, as best as I can determine from reading everything about it that I can get my hands on. That is a pretty high failure rate for companies that are that young. It means that they go to labour and say that they cannot give the workers what they had so they will give them less. And if they go through a reorganization it means that a lot of the workers get wiped out again. In the Pittsburgh & Lake Erie reorganization two-thirds of the workers lost their jobs.

Much of deregulation was premised on the notion that the eradication of government oversight would allow free market forces to work toward enhanced competition. This has not been the case with the shortline railroads. Most of the shortlines are captive to the Class I railroads that created them. They serve but one master and they provide the Class I with feed.

The Montana rail line is an example. That is a 944-mile line that used to be owned by the Great Northern Railroad and was acquired by the Burlington Northern. The Burlington Northern maintained a little piece of track in the middle of that line at Garrison, Montana. That was important because Garrison, Montana was the access to the Union Pacific competing railroad at Silver Bow, Montana. Most of these lines are subservient to a single company.

The Chicago, Missouri & Western is another example, noted on page 14 of my testimony. It is a 600-mile line acquired from the Illinois Central Gulf Railroad which went between St. Louis and Chicago, but it could not serve Chicago unless it operated through the ICG's line. That gives the buyer of the product monopsony power, which is tremendous power. It is not competition, it is the other side of monopoly. It is the ability to unilaterally dictate a price that may or may not be fair.

Friction has emerged over joint line rate divisions between the Class Is and the shortline railroads and over surcharges. Some Class Is also sold off parallel track less desirable in terms of route, grade, maintenance or customer base, to newly formed companies. The new companies are deprived of the feeder traffic they enjoyed because the existing railroad, if it owns a parallel route, starts routing traffic around it.

The prior speaker talked about the Gulf & Mississippi Railroad. I believe he said he did not understand why it failed. The Gulf & Mississippi Railroad was a piece of track that was sold off from the Illinois Central Gulf's line. The Illinois Central Gulf kept the two parallel pieces of track from New Orleans to Memphis and from Mobile, Alabama to Memphis and began to route traffic around that piece of line that was sold. In 1987

[Traduction]

elle a été achetée pour plus de 100 millions de dollars. Un autre exemple est PLECO qui a acheté Pittsburgh & Lake Erie. Les quatre investisseurs ont mis entre 160 et 255 \$ chacun. Je crois que si la plupart d'entre nous avaient mis la main dans leur portefeuille nous aurions pu, collectivement du moins, réunir 250 ou 300 \$ et acheter Pittsburgh & Lake Erie.

En imposant des dettes énormes à ces compagnies, on les oblige à se restructurer, ce que plusieurs d'entre elles ont fait. Le taux d'échec se situe entre 15 et 20 p. 100, autant que je puisse en juger à la lecture de toute la documentation sur laquelle j'ai pu mettre la main. C'est un taux d'échec très élevé pour des entreprises aussi jeunes. Cela signifie qu'elles doivent dire à leurs travailleurs qu'elles se trouvent dans l'impossibilité de leur offrir ce qu'ils gagnaient et qu'elles leur donneront donc moins. Si elles doivent se réorganiser, un grand nombre de travailleurs perdent leur emploi. Dans la réorganisation de Pittsburgh & Lake Erie, les deux-tiers des travailleurs ont perdu leur emploi.

Une grande partie de la déréglementation partait du principe que la suppression de la surveillance par le gouvernement permettrait aux forces du marché libre d'améliorer la concurrence. Cela n'a pas fonctionné dans le cas des chemins de fer secondaires. La plupart d'entre eux sont captifs des chemins de fer de catégorie I qui les ont créés. Ils ne servent qu'un maître et alimentent la catégorie I.

La ligne Montana en est un exemple. C'est une ligne de 944 milles qui appartenait à la Great Northern Railroad avant d'être achetée par la Burlington Northern Railroad. Cette dernière a gardé une petite partie de la voie au milieu de la ligne, à Garrison au Montana. C'est une partie importante parce que Garrison au Montana est le point d'accès aux voies du concurrent, Union Pacific à Silver Bow au Montana. La plupart de ces lignes sont utilisées par une seule compagnie.

J'ai donné un autre exemple à la page 14 de mon mémoire, celui de la Chicago, Missouri & Western qui a acheté à la Illinois Central Gulf Railroad, une ligne de 600 milles entre St. Louis et Chicago, mais qui ne pouvait desservir Chicago sans passer par les voies de la ICG. L'acheteur du produit a ainsi le monopsonne, un pouvoir énorme. Ce n'est plus de la concurrence, mais bien l'inverse d'un monopole. C'est la capacité de dicter unilatéralement un prix qui peut ou non être équitable.

Il y a eu des désaccords entre les Catégories I et les chemins de fer secondaires à propos des suppléments et des répartitions du tarif des lignes de jonctions. Certaines Catégories I ont vendu à de nouvelles sociétés des voies parallèles moins intéressantes au plan des trajets, des niveaux, de l'entretien ou de la clientèle. Les nouvelles sociétés sont privées du trafic existant auparavant parce que le chemin de fer vendeur détourne le trafic vers sa propre voie parallèle.

Le témoin précédent a parlé de la Gulf & Mississippi Railroad. Je crois qu'il a dit ne pas comprendre pourquoi cette entreprise a fait faillite. La Gulf & Mississippi Railroad était propriétaire d'une partie de ligne vendue par la Illinois Central Gulf. Cette dernière a gardé deux voies parallèles, une de la Nouvelle-Orléans à Memphis et une autre de Mobile, Alabama à Memphis et a commencé à détourner le trafic de la

[Text]

it defaulted on its lines. To give you some idea of the safety problem, two-thirds of its lines had a maximum rail speed of ten miles an hour.

I could talk for days, and I have written books, about the phenomenon of deregulation and what it has done to the United States transportation industry. Let me give you just a few insights.

The airlines have now lost all of the money that they made since the Wright brothers flew from Kitty Hawk, North Carolina in 1903, plus \$1.5 billion more. We have gone through more than 150 bankruptcies in the airline industry and 50 mergers. We now fly the oldest and most repainted fleet of aircraft in the developed world.

Is there more competition in the trucking industry? Yes and no. In truckload traffic, yes. In less than truckload traffic, the general freight industry, which is the backbone of the common carrier system, two-thirds of the general freight trucking companies have disappeared under deregulation without any new entry of significance.

The bus industry has been destroyed. We went from two bus companies to one. Greyhound is now in bankruptcy.

With regard to the impact on small communities of the air system, 120 small communities have dropped off the air map and 4,500 small communities have dropped off the bus schedules. These are modest figures, not conservative figures. In the rail industry we have lost at least 1,200 small communities off the rail system.

I believe, and I advocate firmly, that transportation is the essential equivalent of the veins and arteries of the economic system. It is absolutely essential for commerce, communications and national defence. It is in the nature of a public utility. For that reason this phenomenon of laissez-faire has no place in this industry. Instead, there is an important and essential role for responsible government oversight of this infrastructure industry, because the rest of the economy depends upon it.

I will conclude. I understand that I will have an opportunity to respond to the comments of Mr. Banks subsequently. I will be happy to answer any questions you have.

The Chairman: Before I recognize Senator Stewart and then Senator Spivak, let me say thank you very much; that was a splendid presentation.

As I mentioned at our last hearing, this is an educational process for most of us. Surely the loss in rail jobs was due mainly to the decline in rail traffic and would have occurred regardless of what we call the shortline phenomenon.

Mr. Dempsey: Certainly there has been a loss in rail traffic. That is undoubtedly true. That is a phenomenon which preceded deregulation with the creation of the interstate high-

[Traduction]

partie vendue. En 1987, la Gulf & Mississippi a manqué à ses engagements. Pour vous donner une idée des problèmes de sécurité, elle exigeait sur les deux tiers de ses lignes une vitesse maximale de dix milles/heure.

Je pourrais vous parler sans fin de ce sujet; j'ai même écrit des livres sur le phénomène de la déréglementation et les ravages qu'il a causé à l'industrie du transport aux États-Unis. Permettez-moi d'illustrer mes propos.

Les entreprises de transport aérien ont perdu tout l'argent qu'elles ont pu faire depuis que les frères Wright ont pris leur envol à Kitty Hawk en Caroline du Nord en 1903. À ce montant, il faut ajouter 1,5 milliards de dollars de plus. Nous avons analysé plus de 150 faillites et 50 fusions survenues dans cette industrie. Nos aéronefs sont non seulement les plus vieux des pays industrialisés, ce sont aussi les plus souvent repeints.

Y a-t-il plus de concurrence dans l'industrie du camionnage? Oui et non. Oui, pour ce qui est du trafic par camion complet. Dans le cas du trafic par camion non complet, de l'industrie du transport des marchandises générales, noyau du réseau des transporteurs généraux, les deux tiers des entreprises de camionnage général ont disparu avec la déréglementation, sans être remplacées.

L'industrie du transport par autobus a été anéantie. Nous avions deux entreprises d'autobus, nous n'avons plus qu'une. Greyhound a déclaré faillite.

En ce qui a trait aux petites collectivités, 120 ont été éliminées de la carte aérienne tandis que 4 500 petites localités ne sont plus desservies par un autobus. Il s'agit de chiffres modérés, plutôt que prudents. Quant au chemin de fer, 1 200 petites villes ne bénéficient plus des services des trains.

À mon avis, l'industrie du transport fait marcher l'économie et c'est pourquoi j'en suis un ardent défenseur. Elle est absolument indispensable au commerce, aux communications et à la défense nationale. Elle relève du service public. C'est pourquoi ce phénomène de laissez-faire n'a pas sa place dans cette industrie. Il y a plutôt un rôle important et essentiel de surveillance de cette industrie d'infrastructure qui revient à un gouvernement responsable, parce que le reste de l'économie en dépend.

Je vais terminer ici. Si je ne m'abuse, j'aurai l'occasion de répondre plus tard aux observations de M. Banks. Il me fera plaisir de répondre à toutes vos questions.

Le président: Avant de donner la parole au sénateur Stewart, puis au sénateur Spivak, je vous remercie beaucoup, c'était un brillant exposé.

Comme je l'ai mentionné lors de la dernière séance, c'est pour la plupart d'entre nous un exercice instructif. Il ne fait pas de doute que la perte d'emplois dans le secteur ferroviaire était principalement attribuable à la diminution du trafic ferroviaire et qu'elle serait survenue même sans ce qu'on appelle le phénomène des chemins de fer secondaires.

M. Dempsey: Il y a eu sans aucun doute une baisse du trafic ferroviaire. C'est indéniable. C'est un phénomène qui a précédé la déréglementation, qui a fait suite à la création du

[Text]

way system. There probably would have been some constriction of the system.

What is troublesome is that the system is constricting and it is nearly irreplaceable. That is to say, when lines become abandoned they generally are never replaced. We have a growing population in the United States. Hopefully we will eventually turn around in terms of the industrial base. But the difficulty is that a great many communities will not have access to that system. Because that system-wide access is absolutely essential in terms of selling the products that are produced in any geographic region, those regions without rail service are cut off from opportunities for economic growth. So I think there are public interest reasons for maintaining a larger system for the long-term needs of the country. I am speaking only to the United States though.

Senator Atkins: You cannot make that as a total statement. There would be some form of alternate transportation activity that probably would create jobs in another area of transportation. So, while I sympathize with the fact that there are jobs lost with abandonment, you cannot say in total that when you wipe out those jobs there are not jobs created in some other area.

Mr. Dempsey: Yes, I agree with that, but the difficulty is that there are certain industries for which rail service is absolutely essential. Those include bulk commodities, any kind of mining, coal, for example, rock, grain, and heavy industrial products. Without a rail line there will be no location of those kinds of industries in that geographic region.

The Chairman: I think we would be inclined to agree with your references to the communities. Just on employment again, let us talk about since 1980. I have been led to believe, from what I have read, that in the United States regional and local railroad employment has increased by several thousands since 1980. Is that reasonably accurate?

Mr. Dempsey: That is true. There are several thousand employees in shortline railroads, because many of these railroads did not exist prior to 1980. In my calculations I have added those back in and the figures I gave you are net losses.

The Chairman: I see. Senator Stewart, Senator Spivak and then Senator Graham, please.

Senator Stewart: Earlier today we heard from Joseph H. Dettmar, the deputy director of the Interstate Commerce Commission. I am beginning to suspect that we are hearing reverberations of American party politics.

Did the operation of the Interstate Commerce Commission change perceptibly shortly after the first election of President Reagan?

Mr. Dempsey: I had the opportunity to go back to Washington and serve the chairman of that agency in the early part of the Reagan administration. It became quite apparent that the White House had the chairman on a very short leash. President Nixon proposed something called Reorganization Plan

[Traduction]

réseau d'autoroutes inter-états. Il y aurait probablement eu un certain rétrécissement du réseau.

Ce qui est ennuyeux, c'est que le réseau rétrécit et qu'il est presque irremplaçable. Ce que je veux dire, c'est que lorsque des lignes sont abandonnées, elles ne sont généralement jamais remplacées. Notre population aux États-Unis croît sans cesse. Il est à espérer que nous ferons quelque chose pour notre base industrielle. Mais le problème, c'est qu'un très grand nombre de collectivités n'auront pas accès à ce réseau. Parce que l'accès à l'ensemble du réseau est absolument essentiel à la vente de produits fabriqués par toute région, les régions privées de service ferroviaire sont coupées des possibilités de croissance économique. Je crois donc que des motifs d'intérêt public justifient le maintien d'un réseau plus vaste pour les besoins à long terme du pays. Je ne pense qu'aux États-Unis cependant.

Le sénateur Atkins: Vous ne pouvez affirmer cela généralement. Il y aurait quelque autre activité dans le domaine des transports qui créerait probablement des emplois dans un autre secteur des transports. Je trouve malheureux que l'abandon occasionne des pertes d'emplois, mais vous ne pouvez affirmer qu'en général, si vous supprimez ces emplois, il n'y en aura pas d'autres qui seront créés dans quelque autre secteur.

M. Dempsey: Oui, je suis d'accord sur ce point, mais le problème, c'est qu'il y a certaines industries pour lesquelles le service ferroviaire est absolument essentiel. C'est le cas pour les marchandises en vrac, n'importe quel genre d'exploitation minière, le charbon par exemple, la pierre, les céréales et les produits de l'industrie lourde. Ces types d'industries ne viendront pas s'établir dans une région géographique sans ligne ferroviaire.

Le président: Je crois que nous serions portés à abonder dans votre sens lorsque vous faites allusion aux collectivités. Pour en revenir à l'emploi, parlons de ce qui est arrivé depuis 1980. Les lectures que j'ai faites m'ont amené à croire qu'aux États-Unis, les emplois dans le secteur ferroviaire aux niveaux régional et local ont augmenté de plusieurs milliers depuis 1980. Est-ce assez exact?

M. Dempsey: C'est vrai. Les chemins de fer secondaires emploient plusieurs milliers de personnes parce que bon nombre de ces chemins de fer n'existaient pas avant 1980. Je les ai rajoutés dans mes calculs et les chiffres que je vous ai présentés montrent les pertes nettes.

Le président: Je vois. Le sénateur Stewart, le sénateur Spivak et puis le sénateur Graham s'il-vous-plaît.

Le sénateur Stewart: Nous avons entendu plus tôt M. Joseph H. Dettmar, directeur associé de l'*Interstate Commerce Commission*. Je commence à croire que nous sentons des réverbérations de la politique de parti des Américains.

Le fonctionnement de l'*Interstate Commerce Commission* a-t-il changé sensiblement peu après la première élection du président Reagan?

M. Dempsey: J'ai eu l'occasion de retourner à Washington et d'oeuvrer pour le président de cet organisme durant la première partie de l'administration Reagan. Il est devenu tout à fait évident que la Maison blanche tenait le président de l'organisme bien en laisse. Le président Nixon a proposé ce

[Text]

No. 1 of 1969 which he submitted to Congress, which reorganized the ICC and gave the president the power to determine which of the commissioners shall be chairman, at whim, at his discretion. As a consequence, the chairman has very little autonomy from the White House.

It is supposed to be an independent agency, a collegial body. The agency has been reduced from 11 members in the 1970s to five members now. Through the process of attrition and constriction, and the process of appointing people who are ideologically wedded to the political philosophy and ideology of deregulation, the Interstate Commerce Commission, during the Reagan administration, and indeed during the latter part of the Carter administration, found it impossible to do anything but interpret its statute in a way that provided it a significantly reduced role in terms of meaningfulness in providing oversight of the transportation industry.

Senator Stewart: So you are suggesting that the Interstate Commerce Commission has become, in a sense, an instrument of the president rather than an instrument of the Congress?

Mr. Dempsey: I reluctantly do say that.

The Chairman: I think your phrase was that commissioners were there to abrogate their statutory powers.

Mr. Dempsey: I said something slightly different, and I said "with a bit of hyperbole". I qualified it. I said that the essential mission of individuals who have been appointed to the Interstate Commerce Commission has been to abrogate their oath of office. That is to say that, in essence, not explicitly but implicitly, these individuals do not take their marching orders from the statute, from Congress. They have taken their marching orders from an ideology and the White House.

Senator Davey: That also applies to the broadcasting industry in the United States, does it not? The exact same thing happened.

Mr. Dempsey: The exact same phenomenon happened throughout our Washington bureaucracy. The Federal Trade Commission, the Federal Communications Commission, and a number of other agencies went through this process of trashing themselves, of self-disembowelling their mission and their staffs. We have lost a generation of public service in the United States as a consequence of this phenomenon.

Senator Stewart: We have been told that the shortlines have been a great success, that 85 per cent of them are supposed to be booming, making lots of money and serving their smiling customers. You depict the growth of the shortlines as part of the leverage buy-out phenomenon of the last decade. And that implies, may I use the term "Campeau", that there may be the inevitable consequences of inadequate capitalization, that these are now showing up, these inevitable consequences, and that we can anticipate, even in the absence of an unfavourable economic environment, that the leveraged buy-outs would undergo, severally, a meltdown. Is that a fair analysis of what you are saying?

[Traduction]

qu'on a appelé le plan de restructuration N° 1 de 1969, qui a été soumis au Congrès, lequel a restructuré l'ICC et a donné au président le pouvoir de déterminer, à son gré, à sa discrétion, lequel des commissaires devait présider l'organisme. Par conséquent, la Maison blanche laisse très peu de latitude au président de l'organisme.

L'ICC est censé être un organisme indépendant, collégial. L'organisme, qui était formé de onze membres dans les années 1970, en compte maintenant cinq. Par le jeu de l'attrition et de la compression et comme suite à la nomination de personnes qui épousent la philosophie politique et l'idéologie de la déréglementation, l'*Interstate Commerce Commission*, durant l'administration Reagan, et en fait durant la dernière partie de l'administration Carter, n'a pas été capable de faire autre chose que d'interpréter sa loi constituante d'une manière qui restreignait beaucoup son rôle de surveillance de l'industrie du transport.

Le sénateur Stewart: Ainsi, vous laissez entendre que l'*Interstate Commerce Commission* est devenu, en un sens, l'instrument du président plutôt que l'instrument du Congrès?

M. Dempsey: C'est bien ce que je dis, à regret d'ailleurs.

Le président: Vous avez dit, je crois, que les commissaires étaient là pour révoquer les pouvoirs qui leur étaient conférés par la loi.

M. Dempsey: Mes propos étaient quelques peu différents, et ils «frisaient l'hyperbole». Je les ai atténués. J'ai dit que les personnes qui ont été nommées à l'*Interstate Commerce Commission* ont eu comme mission essentielle de mettre fin à leur serment d'office. C'est-à-dire qu'essentiellement, pas explicitement mais implicitement, ces personnes ne fondaient pas leur action sur la loi ou le Congrès, mais plutôt sur une idéologie et la Maison blanche.

Le sénateur Davey: Cela s'applique également à l'industrie de la radiodiffusion aux États-Unis, n'est-ce pas? Il s'est produit exactement la même chose.

M. Dempsey: Exactement le même phénomène s'est produit dans toute la bureaucratie à Washington. La *Federal Trade Commission*, la *Federal Communications Commission* et un certain nombre d'autres organismes se sont eux aussi sabotés eux-mêmes, se sont eux-mêmes enlevés leur mission et leur personnel. Aux États-Unis, ce phénomène nous a fait perdre une génération de fonctionnaires.

Le sénateur Stewart: On nous a dit que les chemins de fer secondaires ont été un grand succès, que 85 pour cent d'entre eux sont censés être en plein essor, faire beaucoup d'argent et bien servir leurs clients. Vous avez dépeint la croissance des chemins de fer secondaires comme découlant du phénomène de la prise de contrôle adossée des dix dernières années. Et cela suppose, si vous me permettez de faire allusion à «Campeau», que les conséquences inévitables d'une mauvaise capitalisation peuvent se produire, que ces conséquences inévitables se manifestent actuellement, et que nous pouvons nous attendre, même en l'absence d'un contexte économique défavorable, que les prises de contrôle adossées fassent l'objet, individuellement, d'une fusion. Ai-je bien résumé ce que vous avez dit?

[Text]

Mr. Dempsey: I do not want to leave you with the impression that all of the shortlines have been products of leverage buy-outs. Not all of them have been. Nor do I want to leave you with the impression that they are all failures. They are not. There are success stories out there. However, I would say this: Throughout the American economy, and not just in this industry, we have not yet had the complete shake-out of the phenomenon of leverage buy-outs throughout our industrial enterprise. The 1990s may well be a period during which we see a number of major bankruptcies, a number of lenders getting stiffed, and quite a lot of shareholder equity being wiped out of a number of major corporations that have been subjected to them. Certainly it will not be all, but the point is that we are looking at this. We are trying to take a polaroid picture of this phenomenon today, and it is an evolving phenomenon.

The prospect, unless we have significant economic recovery, and even if we do, of this phenomenon of leverage buy-outs, I think, is unfortunate in terms of its aggregate impact on the economy.

The Chairman: I have a supplementary on that point. Would you say that over 50 per cent of the shortlines in the States are under-capitalized?

Mr. Dempsey: I would hesitate to put a number on it, but I would think that would be an accurate statement.

Senator Stewart: Now, where the shortlines have been successful, has one of the factors contributing to this success been that the shortlines have been in a sense economically dedicated lines? That is to say, perhaps carrying coal or iron ore or some one commodity out to a Class I railway or to a mill or a factory? Is that one of the success factors?

Mr. Dempsey: I hesitate to say. I think that shortlines that are successful generally correlate a bit better with having competitive opportunities; that is, they have more than one major railroad that they can interline with. That gives them some competitive advantages in terms of negotiating a joint line rate that is fair.

Senator Stewart: All right. May I ask if there has been a detectable increase in the last couple of years—in other words, during the term of the present recession—in the failures of the shortlines, or can we still anticipate the onset of that storm?

Mr. Dempsey: The difficulty we have is getting accurate data. The industry holds its data in a very proprietary way. The associations also do not like to disseminate it. The best data that I could find was actually two years old. That is the data that I have reported to you. The Interstate Commerce Commission does not require the reporting of meaningful data so that we can evaluate what is going on in this industry, but it does come out. Sometimes it comes out in litigation. Sometimes it comes out in Congressional hearings. Sometimes the press gets it out. That is the information that I have relayed to you.

[Traduction]

M. Dempsey: Je ne voudrais pas vous donner l'impression que tous les chemins de fer secondaires sont des entreprises qui ont été rachetées par effet de levier. Ce n'est pas le cas. Je ne voudrais pas non plus que vous pensiez qu'elles sont toutes en faillite. Ce n'est pas le cas. Ce que je veux dire, c'est que l'économie américaine dans son ensemble, et non seulement ce secteur d'activité, n'a pas encore connu toute la déconfiture provoquée par le phénomène de rachat d'entreprise par effet de levier qui touche toutes nos industries. Nous assisterons peut-être au cours des années 1990 à un certain nombre de faillites importantes, nous verrons un certain nombre de prêteurs devenir méfiants et une bonne partie des capitaux individuels disparaître avec d'importantes sociétés qui en dépendaient. Ce ne sera certainement pas tout, mais c'est ce qui est en train de se passer. Nous voulons prendre une photo polaroid de ce phénomène aujourd'hui, mais c'est un phénomène en évolution.

La perspective de ce phénomène de rachat d'entreprise par effet de levier aura des conséquences globales défavorables sur l'économie, à moins qu'il n'y ait une reprise économique vigoureuse et même là, j'ai des doutes.

Le président: J'ai une autre question sur ce point. Diriez-vous que plus de 50 p. 100 des chemins de fer secondaires dans les États sont sous-capitalisés?

M. Dempsey: J'hésiterais quant à la proportion, mais je pense que ce serait exact.

Le sénateur Stewart: Dans le cas des chemins de fer secondaires qui ont réussi, peut-on dire que l'un des facteurs de leur réussite est qu'ils sont bien placés pour réussir? C'est-à-dire, qu'ils transportent peut-être du charbon et des minerais de fer ou un autre produit donné vers un chemin de fer de classe I ou vers une usine de traitement ou une manufacture? Est-ce là l'un des facteurs qui explique leur réussite?

M. Dempsey: Je ne sais pas vraiment. À mon avis, les chemins de fer secondaires prospères doivent généralement leur réussite au fait qu'ils ont l'occasion de faire des affaires avec des compétiteurs, c'est-à-dire qu'ils peuvent faire une liaison avec plus d'un chemin de fer important. Cela leur donne des avantages sur le marché étant donné qu'ils peuvent ainsi négocier un taux conjoint qui est équitable.

Le sénateur Stewart: Très bien. J'aimerais savoir si on a observé une augmentation notable du nombre de faillites des chemins de fer secondaires au cours des deux dernières années, en d'autres termes, au cours de la récession que nous connaissons actuellement, ou est-ce que ces sombres prédictions ne sont pas encore réalisées?

M. Dempsey: Nous avons de la difficulté à obtenir des données précises. L'industrie garde ses données d'une façon très exclusive. Les associations n'aiment pas les divulguer non plus. Les données les plus récentes que j'ai pu obtenir datent de deux ans. Ce sont les données que je vous ai communiquées. La *Interstate Commerce Commission* n'oblige pas les sociétés à fournir des données significatives qui nous permettraient d'évaluer la situation de cette industrie, mais nous finissons tout de même par en avoir. C'est parfois à l'occasion d'un litige. D'autres fois au cours d'audiences devant le Congrès. Ou

[Text]

I will say this: In the other modes of transportation, where we do have a clear picture of what is going on, the failure rate is much increased during the last 18 months. Last year we lost three major railroads. We have had 1,000 bankruptcies a year in the motor carrier industry since 1983. It has become appreciably worse in the last two years. If we had the data, my hunch would be that it would show that the failure rate has been worse than the 15 to 20 per cent rate that I quoted to you.

Senator Stewart: All right. I want now to draw attention to three sentences or passages in the written testimony. On page 3, we have the following sentence.

As a matter of practise and procedure, the I.C.C. has completely withdrawn from the regulatory scene where shortlines are concerned.

On the bottom of page 6:

It is often contended by spokesmen for the I.C.C. that, but for its shortline program, most of the mileage sold to shortlines would have been abandoned.

And then at the bottom of page 7:

Unfortunately, but not surprisingly, the lack of regulation by the I.C.C. has led to numerous abuses by those railroads for which improvement in their balance sheets takes precedence over effects upon service or the overall rail system in the United States.

We heard earlier today that even when the owner of a line of railway is a state or a municipality or a port authority, the ICC provides the benign and assuring regulatory dome. You are telling us that dome is now a bit like the layer that used to protect us from the ultra-violet rays, that it is gone, or is going very fast, and that in the United States we really ought not to rely upon testimony from the ICC, because it is essentially made up of economic rules. Is that right? Again, I am following your practice of resorting to hyperbole.

Mr. Dempsey: Well, Mr. Dettmar is an honourable and dedicated public employee and civil servant. I have great respect for his credibility. I have rather less respect for a number of the people who now serve as commissioners on that agency. Clearly meaningful regulation by the Interstate Commerce Commission has all but disappeared. If you want to start a shortline railroad, you merely need pay your filing fee at the Interstate Commerce Commission, file a seven day notice of intent to establish such a line, and after the seven days, approval is automatic. A number of parties have come before the commission and said, "My God, these lines are grossly undercapitalized. Do not do it. They will fail." But like

[Traduction]

encore ce sont les médias qui obtiennent des renseignements. C'est ainsi que j'ai pu vous fournir des renseignements.

Ce que je peux dire, c'est que dans les autres secteurs du transport dont nous connaissons bien la situation, le nombre de faillites a beaucoup augmenté au cours des 18 derniers mois. L'année dernière, nous avons perdu trois grands chemins de fer. Nous avons enregistré 1 000 faillites par année dans l'industrie du transport routier depuis 1983. Et la situation s'est encore envenimée au cours des deux dernières années. Si nous disposions des données, il y a fort à parier qu'elles nous indiqueraient une augmentation du nombre de faillites supérieure à celle de 15 à 20 p. 100 que je vous ai mentionnée.

Le sénateur Stewart: Très bien. J'aimerais maintenant attirer votre attention sur trois phrases ou passages qui se trouvent dans le témoignage écrit. À la page 3, on peut lire la phrase suivante:

(Traduction) En ce qui concerne la pratique et les procédures, la I.C.C. s'est complètement retirée de l'activité de réglementation concernant les chemins de fer secondaires.

Au bas de la page 6:

(Traduction) Les porte-parole de la I.C.C. ont souvent prétendu que la plus grande partie des parcours vendue aux chemins de fer secondaires aurait été abandonnée si ce n'était de son programme concernant les chemins de fer secondaires.

Enfin, au bas de la page 7:

(Traduction) Malheureusement, comme on pouvait s'y attendre, l'insuffisance de la réglementation de la I.C.C. a donné lieu à de nombreux abus de la part des chemins de fer pour lesquels il est plus important d'améliorer le bilan que de se préoccuper des effets sur les services ou le réseau de chemin de fer aux États-Unis.

Nous avons appris plus tôt dans la journée que même lorsque le propriétaire d'une ligne de chemin de fer était un État, une municipalité ou une autorité portuaire, celui-ci se trouvait sous le dôme rassurant et salubre de la réglementation de la I.C.C. Vous êtes en train de nous dire que ce dôme, un peu comme la couche qui nous protège contre les rayons ultra-violets, est disparu, ou est en train de disparaître très rapidement, et que les États-Unis ne doivent pas se fier aux déclarations de la I.C.C. parce qu'elles sont essentiellement liées à des règles économiques. Je vous signale encore une fois qu'à votre exemple, je recours à une hyperbole.

M. Dempsey: Eh bien, M. Dettmar est un employé de la fonction publique, un fonctionnaire honorable et dévoué. À mon avis, il est digne de foi. Cependant, un certain nombre de personnes qui travaillent comme commissaires au sein de cet organisme le sont moins. Il ne reste pratiquement plus rien de la réglementation claire et significative de la Interstate Commerce Commission. Si vous voulez exploiter un chemin de fer secondaire, vous n'avez qu'à verser votre droit de dépôt à la Commission, aviser celle-ci sept jours à l'avance de votre intention, période au terme de laquelle l'approbation est automatique. Un certain nombre de parties ont comparu devant la Commission et ont dit: «Mon Dieu, ces chemins de fer sont net-

[Text]

the curse of Cassandra, the commission ignored those allegations.

A number of these railroads have failed because they were so grossly undercapitalized. The commission unfortunately takes the view that ultimately the market can resolve all of the problems created by the market.

Now, I am a firm believer in the market with some parameters. Let me give you an example. We just had our National Football league and American football league play-offs. A couple of teams got into those play-offs that are not usually there, the Atlanta Falcons and the Houston Oilers. They got there because there is regulation. There are officials on the field, and they provide that you can only have 11 members on each side, that you cannot clip, that you cannot engage in pass interference. The teams that do worst are given some preferential treatment the following year in terms of scheduling—they play weaker teams—and in terms of better draft picks. As a consequence, we have a healthy competitive environment in football because of regulation. We cannot take that concept and incorporate it with an infrastructure industry that is far more vital to the national economy than football is. I mean, if we had unregulated football, it would have meant the Oakland Raiders could come on the field with 30 or 40 guys, carrying clubs and chains, and there would be no off-side penalties, no pass interference penalties, and they would have destroyed the weaker franchises a long time ago.

I think the market best functions with a responsible dose of government oversight, particularly in the infrastructure industries. We do not have responsible oversight by the Interstate Commerce Commission of shortline railroads, and, I would argue, indeed, of the rail industry generally or of the bus industry or of the trucking industry.

Senator Stewart: You are talking now almost entirely about economic regulation and economic deregulation. What about safety regulation?

Mr. Dempsey: Well, the Department of Transportation has gone through the same phenomenon. Let me give you a high-profile example. In the mid-1980s, as a consequence of Frank Lorenzo's leverage buy-out of Eastern Airlines, where he basically took the capital of the corporation to finance his leverage buy-out, a number of the employees began to be concerned about the quality of maintenance of aircraft, about putting aircraft in the air that were not in the kind of shape they should have been to fly human beings around the country. They repeatedly complained to the Department of Transportation. The DOT and its Federal Aviation Administration performed what it said was a white-glove treatment of that airline. They could find no significant safety problems. Yet a couple of years ago, a federal attorney in, of all places, Brooklyn, New York, filed criminal indictments against about a dozen officers of Eastern Airlines for intentionally and wilfully violating the

[Traduction]

tément sous-capitalisés. Ne donnez pas votre approbation, ils vont faire faillite.» Mais comme dans le cas des prédictions de Cassandra, ces avertissements sont tombés dans l'oreille d'un sourd.

Un certain nombre de ces chemins de fer ont fait faillite parce qu'ils étaient nettement sous-capitalisés. Malheureusement, la Commission estime que le marché peut finir par résoudre tous les problèmes créés par le marché.

Je tiens à signaler que j'ai confiance dans le marché, avec quelques paramètres. Je vous donne un exemple. Les éliminatoires de la Ligue nationale de football et de la Ligue de football américaine viennent tout juste d'avoir lieu. Deux équipes qui n'ont pas l'habitude de se rendre aux éliminatoires y participaient, soit les Falcons d'Atlanta et les Oilers de Houston. Elles s'y sont rendues parce qu'il existe des règlements. Il y a des préposés officiels sur le terrain qui veillent à ce qu'il n'y ait que onze joueurs de chaque côté et à ce que ceux-ci ne fassent aucune obstruction de quelque façon que ce soit. Les équipes les moins performantes ont un traitement privilégié l'année d'après en ce qui concerne le calendrier des matchs, elles affrontent des équipes plus faibles et ont les meilleurs choix au repêchage. Par conséquent, il existe une saine concurrence au football parce qu'il existe des règlements. Nous ne pouvons prendre ce concept et l'incorporer à une industrie de base qui est de loin plus essentielle à l'économie nationale que le football. En effet, si le football était déréglementé, cela voudrait dire que les Raiders d'Oakland auraient pu se présenter sur le terrain avec 30 ou 40 joueurs, apporter des bâtons et des chaînes et qu'il n'y aurait pas eu de punition pour les hors-jeux, pour les obstructions au receveur et qu'ils auraient pu anéantir les concessions plus faibles depuis longtemps.

Je crois que le marché se porte mieux lorsque le gouvernement y exerce un certain contrôle, tout particulièrement quand il s'agit des industries d'infrastructure. L'Interstate Commerce Commission n'exerce pas de contrôle sur les chemins de fer secondaires et je vous parlerai en termes généraux de l'industrie du transport par chemin de fer, de celles du transport par autocar ou du camionnage.

Le sénateur Stewart: Vous parlez presque uniquement de la réglementation et de la déréglementation économique. Qu'en est-il de la réglementation sur la sécurité?

M. Dempsey: Et bien, le ministère des Transports a eu une expérience semblable. Je vas vous donner un exemple d'importance. Au milieu des années quatre-vingt, alors que Frank Lorenzo avait transigé l'achat adossé de la compagnie Eastern Airlines pour lequel il avait pratiquement utilisé le capital de la corporation comme financement, un certain nombre d'employés commencèrent à s'inquiéter de la qualité de la maintenance des avions. Ils étaient préoccupés du fait que l'on utilisait des appareils qui n'étaient pas tout à fait en état de transporter des personnes à travers le pays. Ils se sont plaints à maintes reprises au ministère des Transports. Alors, le ministère des Transports et le Federal Aviation Administration ont accordé ce que l'on a appelé un traitement particulier à cette compagnie aérienne. Ils n'ont trouvé aucun manquement important à la sécurité. Cependant, il y a deux ans environ, un avocat du gouvernement fédéral, de Brooklyn, New York,

[Text]

safety regulations imposed by our federal government. That is an example of the kind of job—

Senator Stewart: Did they succeed?

Mr. Dempsey: No. Here we are talking about the DOT which has safety jurisdiction, the kind of job the DOT is doing. It is not the kind of job that I would prefer as a U.S. citizen.

Senator Stewart: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Colleagues, I think with your permission, I would give Senator Graham the last question. It is not going to be the last question as far as Mr. Dempsey is concerned, as we agreed. If you would have the last question, Mr. Dempsey will be back with us with after Mr. Banks.

Senator Graham: I think Senator Spivak was ahead of me on the list.

The Chairman: I am sorry. Senator Spivak, Senator Graham, and then we will have a very short break before we hear Mr. Banks.

Senator Spivak: Mr. Dempsey, at the beginning of this meeting, the chairman of the committee pointed out that one thing we were all in agreement with here was that we wanted to maintain the link between Sydney and Truro. In other words, we wanted to maintain the rail line. Given your testimony, I am wondering what the essence of your advice to us is in terms of achieving that objective, that is, the maintenance of the rail. What advice can you give us?

I sometimes feel as if we often adopt policies from the United States that have already failed there. I was chairman of a school board, and we were putting in place open classrooms when of course in the United States they had already abandoned them as not being a good thing to do. I wonder what you have to say to us. We feel, I think, that it is vital for regional economic development, since we have a phenomenon in this country of thickly populated centres and thinly populated outlying areas where people would like to live. Unless we have regional economic development, that is not possible in terms of the major objective, which is the maintenance of that rail line, and also I would say some of the other things you mentioned, safety and proper working conditions. Certainly not loss of jobs, because we have lost, according to some areas here, about 416,000 jobs in this country in the last little while. We are not in any position to lose any more, if we can help it, through public policy. What is your advice?

Mr. Dempsey: Well, as I said at the outset, I feel uncomfortable giving you advice, being a U.S. citizen. Let me, if you like, list some considerations, and, based upon what I say, choose whatever policy you like.

[Traduction]

entre autres endroits, a déposé des accusations d'ordre criminel à l'endroit de douze agents de la Eastern Airlines qui avaient intentionnellement et volontairement enfreint les règlements fédéraux sur la sécurité. C'est là un exemple du genre de travail—

Le sénateur Stewart: Ont-ils eu gain de cause?

M. Dempsey: Non. Nous parlons ici des règlements de sécurité du ministère des Transports, du travail que ce Ministère effectue. Nous ne parlons pas du travail que je préférerais voir accomplir en tant que citoyen américain.

Le sénateur Stewart: Merci monsieur le président.

Le président: Chers collègues, avec votre permission j'accorderai la dernière question à monsieur le sénateur Graham. Ce n'est toutefois par la dernière question qui sera adressée à M. Dempsey. Après la prochaine question, M. Dempsey reprendra la parole, après l'intervention de M. Banks.

Le sénateur Graham: Je pense que le nom de madame le sénateur Spivak est avant le mien sur la liste.

Le président: Je m'excuse. Madame le sénateur Spivak, puis monsieur le sénateur Graham; nous ferons une courte pause et nous reviendrons avec M. Banks.

Le sénateur Spivak: M. Dempsey, le président du comité a précisé au début de cette réunion que tous les membres sont d'accord sur le point suivant, à savoir que nous voulons garder la ligne Truro-Sydney. En d'autres mots, nous voulons conserver la ligne de chemin de fer. D'après ce que vous avez dit, je me demande quel élément de votre intervention nous devons retenir en rapport avec notre situation, relativement à l'objectif que nous voulons atteindre, c'est-à-dire conserver la ligne de chemin de fer. Que nous conseillez-vous?

J'ai parfois l'impression que nous adoptons souvent des politiques américaines qui n'ont pas été couronnées de succès là où elles ont été conçues. Lorsque j'étais présidente d'une commission scolaire nous avons organisé des classes de pédagogie ouverte alors que bien entendu, on avait déjà abandonné cette méthode pédagogique aux États-Unis parce qu'elle ne s'était pas avérée très bonne. Je me demande ce que vous avez à nous apporter. Nous avons l'impression, je crois, que c'est vital pour le développement économique régional parce qu'au Canada nous avons des centres à population très dense et des régions périphériques très peu peuplées où les gens aimeraient vivre. À moins de développer l'économie régionale, ce qui n'est pas possible en ce qui a trait à l'objectif principal qui est de conserver la ligne de chemin de fer en question, et en ce qui a trait également à d'autres éléments que vous avez mentionnés, comme la sécurité et des conditions de travail convenables. Certainement pas une perte d'emplois, parce que nous avons déjà perdu ici au pays environ 416 000 emplois en peu de temps, si l'on se rapporte aux données fournies par certains secteurs. Nous ne pouvons pas nous permettre d'en perdre davantage si nous pouvons faire quelque chose à ce sujet au moyen de politiques d'ordre public. Quel est votre avis?

M. Dempsey: Comme je l'ai dit au début, je me sens mal à l'aise de donner des conseils étant donné que je suis un citoyen américain. Si vous le permettez, je vous donnerai quelques

[Text]

One consideration that you have is this: What happens if you spin off a shortline railroad and the capital assets of the line are mortgaged in order to pay for the acquisition, and the line fails? Now, we have a 15 to 20 per cent failure rate in the U.S. We do not know what yours will be. It might be better; it might be worse than that. At the end of that period, if the railroad is bankrupt, then the creditors of the line, the shortline, would then have the opportunity to sell that real estate.

Now, one concern I think you might consider is whether or not you want that line service continued. If you have the same kind of constitutional constraints we have in the United States, then you would have to go back in and pay the debt in order to pay off the creditors, seize the property through eminent domain proceedings, and resurrect the line. That is the downside risk, just in terms of service, in terms of the economic exposure, in terms of the debt that could be created if the line fails.

The other problem, of course, is going to be jobs, and that is an economic problem for those people. That may be a problem of social concern for legislators, but that also has to be considered, I think.

Senator Atkins: Just to follow along on that example and recognizing that this line may be instrumental to the continuing success or survival of regional economic development, what about raving some kind of safeguard built into the agreement of sale that gives first right of refusal to, say, the province of Nova Scotia, or to the state, to protect that interest and to have the option of either paying off the creditors or what have you? Does that make any sense to you, that kind of solution to any agreement of sale?

Mr. Dempsey: Well, yes and no. I mean, obviously it would allow the citizens of Nova Scotia to go ahead and make an economic decision about whether they wanted to pick up the line. The difficulty, however, is that in leverage buy-outs typically the value of the capital assets is squeezed out of the corporation. Debt-to-equity ratios become astronomical or highly unsatisfactory. Ultimately, it may be more expensive for Nova Scotia to buy that line and pay off the creditors than it would be perhaps to buy it today from the railroad that now owns it.

Senator Atkins: The problem with that, of course, is that Nova Scotia is not particularly interested in getting into the railroad business unless it has to. The down side of not having that written in could be a significant loss of jobs or the closing of a number of businesses that are dependent on that service.

Mr. Dempsey: That is a very important point. The economists often fail to take into account the externalities of public

[Traduction]

réflexions sur lesquelles vous pourrez fonder la politique à adopter.

Voici une première réflexion: qu'arrive-t-il si vous créez une autre compagnie avec la ligne de chemin de fer secondaire et que l'actif immobilisé de la ligne est hypothéqué en vue de payer son acquisition et que par la suite l'entreprise échoue? Actuellement, le taux d'échec aux États-Unis se situe entre 15 et 20 p. 100. Nous ne savons pas quel sera le vôtre. Il pourrait être inférieur comme il pourrait être supérieur. À la fin de cette période, si la compagnie de chemin de fer fait faillite, les créanciers de la ligne de chemin de fer secondaire auraient alors l'occasion de vendre ce bien immobilier.

Il s'agit maintenant pour vous de savoir si oui ou non on veut continuer d'offrir le service ferroviaire. Si vous êtes soumis ici aux mêmes contraintes d'ordre constitutionnel que celles qui nous sont imposées aux États-Unis, alors vous devrez payer la dette en vue de rembourser les créanciers, saisir le bien grâce à une action judiciaire en vertu du droit de domaine éminent, et remettre la ligne sur pied. C'est là un risque qui comporte des effets négatifs sur le service ferroviaire, le risque économique et la dette, risque auquel on s'expose si la ligne de chemin de fer accuse un échec.

L'autre problème concerne, il va sans dire, les emplois; c'est là un problème d'ordre économique pour les personnes concernées. Ce problème peut présenter des préoccupations sociales pour les législateurs et qui, à mon avis, doivent être prises en considération.

Le sénateur Atkins: Si l'on continue avec l'exemple précédent et que l'on admette que cette ligne de chemin de fer contribue au succès ou à la survie du développement économique régional, que pensez-vous d'ajouter une clause de sauvegarde au contrat de vente qui donne droit de première offre disons à la Nouvelle-Écosse ou à l'état, et ce dans le but de protéger cet intérêt et de donner le choix entre rembourser les créanciers ou faire autre chose? Cette solution vous semble-t-elle valable?

M. Dempsey: Oui et non. À première vue, cette proposition pourrait permettre aux citoyens de la Nouvelle-Écosse d'aller de l'avant et de prendre une décision à caractère économique, à savoir s'ils veulent oui ou non acquérir la ligne de chemin de fer. Toutefois, les achats adossés comportent un problème. Plus particulièrement, la valeur de l'actif immobilisé est soustraite à la corporation et le ratio d'endettement devient énorme ou nettement insatisfaisant. En fin de compte, il peut être plus coûteux pour la Nouvelle-Écosse d'acheter la ligne de chemin de fer et de payer les créanciers qu'il le serait peut-être de l'acheter aujourd'hui de la compagnie de chemin de fer qui la possède.

Le sénateur Atkins: Bien entendu, le problème est que la Nouvelle-Écosse n'est pas particulièrement intéressée à exploiter une entreprise ferroviaire, à moins qu'elle n'y soit obligée. Le fait que ce ne soit écrit nulle part peut avoir des conséquences négatives et se traduire en des pertes importantes d'emplois ou par la fermeture d'un certain nombre d'entreprises tributaires du service ferroviaire.

M. Dempsey: C'est là un point très important. Les économistes oublient souvent de prendre en considération les effets

[Text]

policy. If the rail line goes, ultimately ceases to exist, then all the businesses that are dependent upon it will suffer economic injury, and there will be a ripple effect, economically and in terms of employment, throughout that geographic region.

Let me say one other thing: The prior speaker talked about, and I think the next speaker probably will talk about, the fact that a number of state governments in the United States have gone into the railroad business. They went into the railroad business not because they are keen on becoming railroaders. They went in because that is the only way under our federal preemption for them to have any say about what essential public service is going to be in rail transportation. We have even had some states go into the airline business, or threaten to, because under our laws that were passed the states have effectively been wiped out of the process. They have no say. If there are social consequences, they have no way to protect it but to go into the business.

Senator Atkins: Is this developing into a pattern? Is this happening more and more?

Mr. Dempsey: I believe the State of South Dakota owns a major rail line. The State of North Dakota is creating an airline. Bills have been floated both in California and in Minnesota to get into the transportation business. It is I think an unfortunate consequence.

Senator Atkins: Thank you.

Senator Spivak: I think you have convinced me that it is the economists that are more culpable than the lawyers.

Senator Stewart: I thought that was a given.

Senator Spivak: You have spoken of this. This is the historical background question, Mr. Chairman. You have spoken of the deregulation kind of consequences, and that the federal agencies cannot enforce them or do not enforce the regulations properly.

I am interested in the environmental considerations here in terms of rail transport versus truck transport versus whatever. Do you see any impact of other kinds of legislation such as the *Clean Air Act* and others which would impact on various modes?

Just to shorten things, you also mentioned the *laissez-faire* attitude of government. That does not seem to be applied equally, because, as we heard, the highways are subsidized by tax. At least a tax is used to pay for the operation of highways. That is not true of the rail lines. I would say in other areas as well, the federal government seems to have no difficulty in subsidizing the defence industry, grain, et cetera. I just wondered what your general comments would be on those questions.

[Traduction]

externes d'une politique d'ordre public. Si la ligne de chemin de fer est exploitée puis cesse d'exister, alors toutes les entreprises qui en sont tributaires subiront une perte d'ordre économique et l'effet d'entraînement se fera sentir dans les domaines de l'économie et de l'emploi dans toute la région.

Encore une chose: L'interlocuteur qui me précédait a parlé, et je crois que le prochain interlocuteur parlera peut-être du fait que les gouvernements d'un certain nombre d'états américains se sont intéressés à l'industrie ferroviaire. Ils se sont intéressés à l'industrie ferroviaire non pas parce qu'ils tenaient à devenir cheminots, mais parce que c'était là la seule façon pour eux, étant donné le droit de priorité qu'exerce le gouvernement fédéral, d'avoir leur mot à dire sur ce que serait un service essentiel au public dans le domaine du transport ferroviaire. Il y a même des états qui se sont intéressés à l'exploitation de l'industrie du transport aérien ou qui ont menacé de le faire parce qu'ils avaient été éliminés du processus à la suite de l'adoption de certaines lois par les États-Unis. Ils n'auront plus leur mot à dire. S'il y a des conséquences sur le plan social, ils n'ont aucun moyen de se protéger sinon que d'exploiter ces entreprises.

Le sénateur Atkins: Est-ce là une nouvelle tendance? Est-ce de plus en plus fréquent?

M. Dempsey: Je crois que le Dakota du Sud est propriétaire d'un important chemin de fer. Le Dakota du Nord met actuellement sur pied une entreprise de transport aérien. Des projets de loi ont vu le jour en Californie et au Minnesota concernant l'exploitation des entreprises de transport. C'est là, je crois, une conséquence malheureuse de la situation actuelle.

Le sénateur Atkins: Merci.

Le sénateur Spivak: Je pense que vous m'avez convaincue; ce sont les économistes encore plus que les avocats qui sont responsables de cette situation.

Le sénateur Stewart: Je croyais que c'était déjà entendu.

Le sénateur Spivak: Vous en avez déjà parlé. Il s'agit de l'aspect historique de la question, monsieur le Président. Vous avez parlé des conséquences de la déréglementation et vous avez mentionné que les organismes fédéraux ne sont pas en mesure de faire respecter les règlements ou ne le font pas de façon appropriée.

Ce qui m'intéresse ici, c'est la question de l'environnement en termes de transport ferroviaire versus le transport par camion, ou tout autre mode de transport. Voyez-vous des conséquences qu'auraient d'autres lois comme la *Clean Air Act* ou d'autres lois qui pourraient avoir des effets sur les divers modes de transport?

Pour résumer, vous avez aussi mentionné l'attitude de *laissez-faire* du gouvernement qui semble manquer d'uniformité puisque, comme on nous l'a dit, les routes sont subventionnées à même les impôts des contribuables. Du moins, une partie des impôts sert-elle à l'exploitation du réseau routier. C'est tout à fait différent dans le cas des chemins de fer. J'ajouterais aussi que dans d'autres domaines le gouvernement fédéral semble n'éprouver aucune difficulté à subventionner l'industrie de défense, l'industrie céréalière, etc. Je me demandais seulement ce que vous pensiez de ces questions.

[Text]

Mr. Dempsey: Railroads are the only mode of transportation that own their own rights-of-way and maintain them. Highways are owned by the public, and airports are owned by the public, and we tax ourselves in order that those infrastructures are in place for use by public and private entrepreneurs. The rail industry has been different, and I think the rail industry really in the final analysis prefers to leave it the way it is, at least in the U.S. Although they would gain some benefit by virtue of having the public maintain the rights-of-way, they would lose their monopoly on the track. It would mean that if the public owned the track, the public could dictate competitive service on the track, and the railroads sort of enjoy a monopoly for certain kinds of commodities in certain regions of the country.

On the environmental side, I have advocated in the United States that we need a tax that is a pollution tax. Highly pollutive fuels ought to be taxed very heavily to discourage consumption and thereby to encourage more energy conservation and a more environmentally sound kind of regime. Automobile pollution is a significant problem in the United States. Our gasoline is much, much too inexpensive compared with your country or compared with European countries. We pay a fraction, for example, of what is paid in Europe. Unfortunately, our politicians do not have the courage to tax the people at the pump, and that is the reason taxes are so low. It is the reason we consume so much and the reason we have so much environmental pollution on the truck side and the automobile side.

Senator Spivak: You do not feel that the *Clean Air Act* will change that because it does not have any of those provisions?

Mr. Dempsey: Well, I am no expert on the *Clean Air Act*. I know there are some stringent requirements that are coming down the pipe, but not having studied the legislation I hesitate to comment on it.

Senator Spivak: Thank you very much.

Senator Graham: I will try to be very quick, Mr. Chairman. I was interested in Mr. Dempsey's comments. We have heard so much talk about shortlines in the United States being 85 per cent successful. Your terminology, or at least the way you come at it, is somewhat different. You talk about 15 to 20 per cent failure. It is like the old question of the water in the bottle, whether it is half full or half empty. In our part of the country, Mr. Chairman, you know it would be whether the bottle of rum was half full or half empty.

The Chairman: I'd prefer you spoke for yourself, senator.

[Traduction]

M. Dempsey: Les chemins de fer sont les seuls, parmi toutes les industries du transport, à être propriétaires de leurs droits de passage et à en assurer l'entretien. Les routes appartiennent aux citoyens, les aéroports appartiennent aux citoyens, et nous devons prendre sur nos impôts afin de garantir que ces infrastructures pourront être utilisées par les entrepreneurs des secteurs public et privé. L'industrie ferroviaire est différente et je crois qu'elle préfère en fin de compte qu'il en soit ainsi, du moins aux États-Unis. Bien que l'industrie ferroviaire tirerait avantage du fait de confier l'entretien de ses passages à niveau au secteur public, elle serait pénalisée du fait qu'elle en perdrait le monopole. Cela voudrait dire que si les contribuables étaient propriétaires des voies ferrées, il pourrait en résulter une certaine forme de concurrence au niveau des services offerts par les chemins de fer; or, à l'heure actuelle, les chemins de fer jouissent du monopole pour ce qui est de certains types de services offerts dans certaines régions du pays.

Sur le plan de l'environnement, je suis intervenu aux États-Unis pour souligner la nécessité d'imposer une taxe aux pollueurs. Les carburants très polluants devraient faire l'objet d'une taxe très élevée afin d'en décourager l'utilisation et de favoriser en même temps une meilleure conservation de l'énergie et l'instauration d'un régime plus sain pour l'environnement. La pollution automobile constitue un grave problème aux États-Unis.

Le prix de l'essence aux États-Unis est beaucoup, beaucoup trop bas si on le compare à celui d'ici ou des pays européens. Nous payons une fraction, par exemple, du prix que paient les Européens. Malheureusement, nos politiciens n'ont pas le courage d'imposer une taxe à la pompe, et c'est la raison pour laquelle les taxes sur l'essence sont si basses. C'est la raison pour laquelle nous consommons tant et la raison pour laquelle la pollution de l'environnement due aux camions et aux automobiles est si importante.

Le sénateur Spivak: Vous ne croyez pas que la *Clean Air Act* va régler le problème, vous croyez qu'elle ne contient aucune de ces dispositions?

M. Dempsey: Eh! bien, je ne suis pas un expert de la *Clean Air Act*. Je sais qu'on s'apprête à imposer des règles très strictes, mais comme je n'ai pas examiné cette loi, je ne puis vraiment faire de commentaires sur le sujet.

Le sénateur Spivak: Merci beaucoup.

Le sénateur Graham: Je vais essayer d'être bref, monsieur le Président. Les commentaires de M. Dempsey sont intéressants. Nous avons tellement entendu parler des chemins de fer secondaires dont le succès aux États-Unis est de l'ordre de 85 p. 100. Votre terminologie, ou du moins la façon dont vous abordez la question, est légèrement différente. Vous parlez d'un taux d'échec de 15 à 20 p. 100. C'est comme cette vieille histoire au sujet de la bouteille d'eau qui est à demi pleine ou à demi vide. Dans notre coin de pays, monsieur le Président, la question serait de savoir si la bouteille de rhum est à demi pleine ou à demi vide.

Le président: Je préfère que vous parliez pour vous-même, monsieur le sénateur.

[Text]

Senator Graham: It seems to me that you paint a picture of a sort of patchwork with respect to this whole process over the last ten or twelve years, and that there are very real capitalization problems, regulation problems, or the lack thereof, that the whole system is badly underregulated, and that also there are some major safety problems. Would you describe them as major safety problems?

Mr. Dempsey: I have not seen the data on derailments for shortlines. I do not know that it is broken out separately, but I do know from reading what the popular press has said about it anecdotally, it is a problem for the undercapitalized railroads, yes, sir.

Senator Graham: Is there any labour unrest as a result of this whole process?

Mr. Dempsey: Yes, there is. There was nearly a nation-wide strike in the United States about a year ago. Rail labour was so frustrated with the significant constriction of both their numbers and their work rules and rights contractually agreed to and collective bargaining agreements that they were prepared to shut the United States down. Injunctions were issued. Presidential emergency boards were commissioned. Ultimately, the law did not permit it, but there is a seething amount of animosity in our American labour movement, particularly about the rail industry, but in a number of other industries as well.

Senator Graham: The rail industry used the figure of 230,000 jobs lost over ten years.

Mr. Dempsey: That is right. You talk about labour animosity. When the Montana rail link was created, on the day it was created, a three-diesel engine component was sitting on the tracks running, tied down, brake tied down. On the day of the transfer, this thing got loose and went speeding around a corner and went over a cliff and crashed. That probably was an effort of sabotage. There has been some speculation that it was sabotage. Clearly, you know, if you are in a position where you are losing your job, and if you are lucky enough to get another one where you are going to make 40 per cent less and have to relocate and lose all your protection in terms of benefits and work rule protections, you are likely to be a little bit angry about it. If your government is doing nothing to protect what you believe to be your legal rights, then it does lead to seething animosity. I would say that it is somewhat a tense atmosphere between labour and management in the United States in the rail industry as well as in the airline industry. In the airline industry, one source I saw said it has lost 155,000 jobs in the last three years.

Senator Graham: Are you aware of the three potential buyers we have for the Truro-Sydney line?

[Traduction]

Le sénateur Graham: À mon avis, ce que vous décrivez ressemble en quelque sorte à une entreprise de fortune qui, depuis les dix ou douze dernières années, connaît de sérieux problèmes de capitalisation et de réglementation, ou des problèmes dus à l'absence de réglementation; il semble qu'il existe également de graves problèmes liés à la sécurité. Diriez-vous que l'ensemble de l'industrie connaît de graves problèmes liés à la sécurité?

M. Dempsey: Je ne connais pas les données sur les déraillements concernant les chemins de fer secondaires. Je ne sais pas s'il existe des données distinctes, mais je sais ce qu'en disent les journaux, à savoir que les chemins de fer connaissent des problèmes à cause de l'absence de capitaux, oui, monsieur.

Le sénateur Graham: Cette situation a-t-elle entraîné une certaine agitation ouvrière?

M. Dempsey: Assurément. Les États-Unis ont connu une grève quasi nationale des travailleurs des chemins de fer il y a près d'un an. Ces travailleurs étaient terriblement frustrés à cause de la diminution du nombre de postes, à cause des droits et des règlements de travail établis en vertu des contrats et aussi à cause de leurs conventions collectives; ils étaient frustrés à un point tel qu'ils étaient prêts à suspendre toutes les activités ferroviaires au pays. Des injonctions ont été émises. Des commissions d'urgence ont été instituées à la demande du Président. Finalement, la loi a eu raison des travailleurs, mais il règne une grande animosité au sein du mouvement ouvrier américain, surtout dans le domaine de l'industrie ferroviaire, mais également dans certains autres secteurs industriels.

Le sénateur Graham: L'industrie ferroviaire a fait état de la perte de 230 000 emplois au cours des dix dernières années.

M. Dempsey: C'est exact. Vous parlez d'animosité au sein du mouvement ouvrier. Lors de l'établissement de la liaison ferroviaire au Montana, le jour même de son établissement, il y avait sur la voie un groupe de traction à trois locomotives immobilisé par des traverses, moteurs en marche, les freins serrés. Le jour même du transfert, les locomotives se sont mises en marche, ont pris de la vitesse, ont manqué un virage et se sont écrasées au bas d'une falaise. Il s'agit probablement d'un acte de sabotage. On a supposé qu'il pouvait s'agir d'un acte de sabotage. Au fond, vous savez, si vous êtes dans une situation où vous risquez de perdre votre emploi, et si vous avez assez de chance pour trouver un autre emploi dont le salaire est de 40 p. 100 inférieur, mais que vous devez vous relocaliser et que vous perdez tous les avantages dont vous jouissiez et la protection que vous donnaient les règles de travail qui vous régissaient, il y a fort à parier que vous serez plutôt furieux. Si le gouvernement ne fait rien pour protéger ce qui, selon vous, est un droit en vertu de la loi, il est certain que vous éprouverez une grande animosité à son égard. Je dirais qu'il règne actuellement aux États-Unis, aussi bien dans l'industrie ferroviaire que dans l'industrie du transport aérien, une grande tension dans les relations ouvrières-patronales.

Dans l'industrie du transport aérien, selon l'une des sources que j'ai consultées, 155 000 travailleurs auraient perdu leur emploi au cours des trois dernières années.

Le sénateur Graham: Savez-vous qui sont les trois acheteurs éventuels de la ligne Truro-Sydney?

[Text]

Mr. Dempsey: No.

Senator Graham: You are not familiar with those, who they are or—

Mr. Dempsey: I have just come here to talk about the United States experience.

The Chairman: Mr. Dempsey, we will be hearing from you again. I gather, at least from your testimony, that your attitude toward deregulation is well this side of decided idolatry.

Mr. Dempsey: I do not think deregulation has been a complete catastrophe. But I think, on balance, it is very bad public policy when it comes to infrastructure industries.

The Chairman: Our next witness, ladies and gentlemen, is Mr. Charles H. Banks, of Robert L. Banks & Associates of Washington, who has been asked to appear before us as one of the consultants to this committee.

Would you introduce yourself and tell us a little bit about your background, Mr. Banks?

Mr. Charles H. Banks, Robert L. Banks & Associates: Thank you, Mr. Chairman. I am Charles Banks. I am the manager of financial analysis at R.L. Banks & Associates, a transportation economics consulting firm based in Washington, D.C., which has been in business for about 35 years and has done over 60 projects connected with the railways, primarily in Canada.

I thank you for the opportunity to address you and to help you in your quest to find the right solution here.

I have about 21 years of experience in the railroad industry, divided roughly equally into seven years working for several large and a couple of mid-sized private railroad freight carriers, seven years in government, where I worked on the reorganization of the bankrupt Northeastern Railroads into what became Conrail, and, now, about seven years with the consulting firm.

My formal training is as an economist, but, given Senator Spivak's remarks about our culpability, for purposes of this discussion I would rather rely on my experience as a financial analyst focusing on the concentration of courses I took toward my Master's degree in Business Administration.

I should say here that the statement which I understand you have before you is a joint statement by my father, who is President of R.L. Banks & Associates, and myself. It reflects the perspective of over 20 years of dealing with the shortline railroad phenomenon.

We did some studies in the early 1970s about what we saw as the advantages and disadvantages of shortline railways. Over the course of the last seven years the firm in general and myself in particular have been almost continuously engaged in due diligence of shortline railroad transactions.

[Traduction]

M. Dempsey: Non.

Le sénateur Graham: Vous ne les connaissez pas, vous ne savez pas qui ils sont, ou bien . . .

M. Dempsey: Si je suis ici, c'est uniquement pour parler de l'expérience américaine.

Le président: M. Dempsey, nous allons entendre parler de vous encore. Je crois comprendre, d'après votre témoignage, que vous êtes bien loin d'être enchanté par la déréglementation.

M. Dempsey: Je ne crois pas que la déréglementation soit une catastrophe absolue. Je suis d'avis, toutefois, qu'il s'agit d'une très mauvaise ligne de conduite administrative, appliquée au domaine des infrastructures.

Le président: Le témoin suivant, mesdames et messieurs, est monsieur Charles H. Banks, de la maison Robert L. Banks & Associates, de Washington, l'une des sociétés d'experts-conseils à qui l'on a demandé de comparaître devant ce comité.

Monsieur Banks, pourriez-vous vous présenter et nous dire quelques mots sur vos antécédents, s'il vous plaît?

M. Charles H. Banks, de la société Robert L. Banks & Associates: Merci, monsieur le Président. Je m'appelle Charles Banks. Je suis responsable de l'analyse financière chez R.L. Banks & Associates, une maison d'experts-conseils en économie des transports installée à Washington, D.C., qui est en affaires depuis environ 35 ans et qui a réalisé plus de 60 projets dans le domaine des chemins de fer, principalement au Canada.

Je vous remercie de m'avoir invité ici, pour vous aider à trouver la solution appropriée au problème considéré.

J'ai environ 21 ans d'expérience dans l'industrie ferroviaire, répartis en trois périodes à peu près égales: une période de sept ans à l'emploi de plusieurs grosses compagnies de transport de marchandises et de deux ou trois autres compagnies de taille moyenne du même domaine; une période de sept ans à l'emploi du gouvernement, pendant laquelle j'ai participé à la réorganisation de la compagnie Northeastern Railroads, qui a été mise en faillite et qui a été remplacée par Conrail; et, enfin, ces sept dernières années, passées à notre société d'experts-conseils.

Officiellement, j'ai une formation d'économiste mais, après les reproches adressés aux membres de ma profession par le sénateur Spivak, je vais plutôt faire appel à mon expérience d'analyste financier, en soulignant le fait que je suis présentement des cours en vue de l'obtention d'une maîtrise en administration des affaires.

J'aimerais indiquer, ici, que l'exposé dont, semble-t-il, vous avez le texte a été rédigé conjointement par mon père, qui est président de R.L. Banks & Associates, et par moi. Nous y présentons notre point de vue sur les lignes ferroviaires secondaires, après 20 ans d'expérience dans le domaine.

Au début des années soixante-dix, nous avons effectué certaines études sur les avantages et les inconvénients des chemins de fer sur courtes distances. Au cours des sept dernières années, nous avons été presque continuellement occupés, les membres de notre société en général, et moi-même en particulier, à étudier des cas de chemins de fer secondaires.

[Text]

There is but one small change I would like to make to the prepared statement that is in front of you. It is of little consequence. However, on page 3 of Appendix A, which is my father's qualifications, he refers to the fact that the firm has been engaged to carry out approximately 60 assignments in Canada, the most recent of which concerned the proposed Quebec-Montreal high-speed rail service. What should have been there was Toronto-Montreal, the most vigorous segment of a study which comprehended an analysis of the introduction of high-speed rail service between Windsor and Quebec City.

Senator Graham: What should it be?

Mr. Banks: What we should have put there was Toronto to Montreal, although the study comprehended a wider geographic scope.

We were asked to assess the potential for applying the short-line techniques that have been employed in the United States over the last 15 to 20 years to the situation as we understand it in Canada in general and on the Truro-Sydney line in particular. As I think both of the previous witnesses have indicated, there have been in the order of several hundred shortlines initiated over the last 20 years.

When we do our due diligence work we look for certain ingredients of success. There is no hard and fast list; there are no easy criteria. The three elements which we think are the most important are: an adequate traffic base; financial stability and management strength. By "financial stability" we mean a financial structure which is not unduly burdened by debt. In that respect I agree wholeheartedly with Mr. Dempsey's remarks. An important ingredient of management strength is a commitment by management to the community or communities that will be served by a shortline or regional railroad enterprise.

We do not mean to imply that the manager has to have been born in those communities, live in the province or, perhaps, even have lived in Canada. However, they must be willing to come in and grow, become part of that community and be committed to it.

We would draw a distinction, by the way, between management and ownership. We do not believe it is relevant that the owner of a shortline enterprise be local. We remind the committee that CN and CP have owned for a long time, and continue to own, several mid-size railroads in the United States, which they manage quite successfully from the other side of the border.

That is a brief summary of our affirmative remarks. What I would like to do now is take a couple of minutes to highlight some of the rebuttal, if you will, of Mr. Dempsey's written remarks, and then another couple of minutes to express some comments on what he said in the previous hour.

The biggest difficulty my father and I had in attempting to come to grips with Mr. Dempsey's perspective is that it is as if he were operating in a time warp, as if the railroads in Canada

[Traduction]

Il y a un petit changement que j'aimerais apporter à l'exposé que vous avez entre les mains. Ce n'est pas un changement d'importance. À la page 3 de l'appendice A où il est question des titres et qualités de mon père, on dit que notre société a fait une soixantaine d'études, sur des lignes ferroviaires canadiennes, dont la plus récente se rapportait au projet de train à grande vitesse Québec-Montréal. Il aurait fallu parler, ici, de la ligne Toronto-Montréal, partie centrale d'une étude portant sur la mise en place d'un service de transport par train à grande vitesse entre Windsor et Québec.

Le sénateur Graham: Quel est le changement à faire, si'il vous plaît?

M. Banks: Il aurait fallu parler du tronçon Toronto-Montréal, même si l'étude englobait une région géographique plus vaste.

On nous a demandé d'examiner la possibilité d'appliquer les techniques utilisées aux États-Unis depuis 15 ou 20 ans en matière de lignes ferroviaires sur courtes distances à la situation telle qu'elle nous semble se présenter pour le Canada, en général, et pour la ligne Truro-Sydney, en particulier. Comme les deux témoins précédents l'ont indiqué, je crois, plusieurs centaines de chemins de fer secondaires ont été mis en service ces 20 dernières années.

Lorsque nous travaillons sur un dossier, nous vérifions si la ligne de chemin de fer considérée présente les caractéristiques susceptibles d'en faire un succès. La liste des caractéristiques n'est pas définitive. Les critères ne sont pas toujours évidents. Les trois éléments qui nous paraissent les plus importants sont les suivants: un trafic suffisant; une certaine stabilité financière, et l'intérêt de la direction. Par «stabilité financière», nous entendons l'existence d'une structure financière qui n'est pas criblée de dettes. À cet égard, je souscris sans réserve aux remarques de monsieur Dempsey. L'un des bons moyens, pour la direction de manifester cet intérêt, c'est de s'engager envers la communauté (ou les communautés) desservie(s) par la compagnie de chemin de fer régionale ou secondaire.

Cela ne veut pas dire que le directeur doit absolument être originaire des localités en question, ou bien résider dans la province, ou même, avoir vécu au Canada. Mais il faut que la compagnie soit prête à progresser dans le milieu, à s'intégrer à la vie de la communauté et à s'engager envers la population.

À ce propos, il faudrait distinguer, à notre avis, entre direction et propriété. Que le propriétaire d'un service de chemin de fer sur courte distance soit ou non de l'endroit, cela n'a pas d'importance. Nous aimerions rappeler ici que le CN et le CP sont, depuis longtemps, propriétaires de plusieurs chemins de fer de moyenne importance, aux États-Unis, et qu'ils administrent très bien ces entreprises depuis leur siège social au Canada.

C'était là un bref résumé de nos observations affirmatives. J'aimerais maintenant prendre quelques minutes pour tenter de répondre, si vous voulez, aux remarques écrites de monsieur Dempsey, après quoi j'aimerais faire quelques brefs commentaires sur ce qu'il a dit tantôt.

Le principal problème que nous a posé, à mon père et à moi, le point de vue exprimé par monsieur Dempsey, c'est qu'il semble découler d'une vision anachronique des choses. On dirait,

[Text]

and the United States held a monopoly on traffic. They do not any more.

We really see the question being this. If CN or CP have determined a line to be unprofitable, which course open to them will result in the preservation of more railroad jobs and the best development opportunities, abandonment or shortline creation? To us the answer is pretty clear.

We do not take any satisfaction from past and prospective job losses in the railroad industry. However, such losses must be balanced against survival in contemporary Canadian circumstances. I brought a number of items from my reading file along with me. One of them is a press release dated February 3, which states that Canadian Pacific reported one of four unusual items, or extraordinary items as we call them in the United States, which is that it lost \$29.2 million in the last quarter. That is \$300,000 a day.

Obviously, those kinds of losses cannot continue for very long before it affects not only the Maritimes' but the entire nation's ability to compete.

I think it is also important to understand that the labour contractual arrangements that govern in Canada were crafted when there were few hard-surfaced roads. Today, in the west, Canadian railroads are successfully operating heavy and long-haul traffics. By contrast, in the east, the extensive road network and the greater manufacturing base and relatively smaller bulk traffic base have resulted in pervasive truck competition to the point that trucks now carry the preponderance of freight leading to light density rail lines and the issues that your committee is addressing.

We have included a chart at page 11, which I call to your attention. It demonstrates, I believe, that the growth in miles of new carriers, that is, mostly shortlines and regional railroads, clearly resulted in a decline in the number of miles which were abandoned. For example, if you look at the period prior to 1982 and compare it with the period afterward, you will see, using the higher line in the chart, that the number of miles of line for which abandonments were filed declined. At the same time, the number of miles of new carriers increased. In fact, those figures crossed in 1985 for the first time.

If it pleases the committee, I would like to spend a couple of minutes addressing Mr. Dempsey's remarks of earlier this morning.

Let me start off by saying that there are some—perhaps many—areas in which I agree with Mr. Dempsey. For example, there is little doubt in my mind that the motivation of large carriers to spin-off, to use his term, lines to smaller enter-

[Traduction]

selon ce point de vue, que les chemins de fer, au Canada comme aux États-Unis, détiennent encore le monopole du trafic, alors que ce n'est plus le cas.

La véritable question à se poser, selon nous, est la suivante: si le CN ou le CP jugent qu'une ligne est déficitaire, comment peuvent-ils le mieux conserver des emplois et créer des possibilités de développement dans le secteur ferroviaire? Est-ce en abandonnant la ligne en question ou en créant un chemin de fer secondaire? La réponse nous paraît assez claire.

Nous déplorons vivement les pertes d'emploi qu'a subies et que risque de subir l'industrie du chemin de fer. Mais il s'agit d'une question de survie, dans les circonstances actuelles, au pays. J'ai apporté avec moi quelques articles de journaux tirés de mon dossier de lecture. J'ai, entre autres, un communiqué de presse daté du 3 février selon lequel le Canadien Pacifique signale, parmi quatre faits inhabituels, ou extraordinaires comme on dit aux États-Unis, qu'il a subi une perte de 29,2 millions de dollars lors du dernier trimestre. Cela correspond à 300 000 \$ par jour.

Il est bien évident qu'on ne pourra continuer très longtemps à essuyer ce genre de pertes sans qu'elles aient une incidence non seulement sur la compétitivité des Maritimes, mais également sur celle de toute notre nation.

Je pense qu'il est également important de tenir compte du fait que les dispositions contractuelles qui concernent la main-d'oeuvre canadienne ont été établies à une époque où les routes à revêtement dur étaient rares. De nos jours, les compagnies ferroviaires canadiennes réussissent dans l'Ouest à exploiter des chemins de fer à trafic intense sur longue distance, tandis que dans l'Est du Canada, où on trouve un réseau routier très élaboré, une plus forte concentration industrielle et un transport ferroviaire de marchandises en vrac relativement moins intense, on note une forte compétition de la part des entreprises de camionnage. Cette compétition est telle que, maintenant, la plus grande partie des marchandises sont transportées par camion ce qui diminue la densité du trafic ferroviaire et amène les problèmes sur lesquels se penche votre comité.

Vous trouverez à la page 11 un tableau sur lequel j'aimerais attirer votre attention. Selon moi, ce tableau prouve clairement que l'augmentation du nombre de milles de voies exploitées par les nouvelles compagnies ferroviaires, à l'échelle des chemins de fer régionaux et secondaires, entraîne une réduction du nombre de milles de voies abandonnées. Par exemple, si vous comparez la période qui a précédé 1982 à celle qui l'a suivi, vous remarquerez, en considérant la ligne la plus élevée du tableau, une baisse du nombre de milles de voies ferrées abandonnées. Au cours de la même période, on note une augmentation du nombre de milles de voies confiées à de nouveaux exploitants ferroviaires. En fait, on a observé pour la première fois un équilibre entre ces nombres en 1985.

Avec la permission des membres du comité, j'aimerais me pencher quelques minutes sur les remarques que M. Dempsey a formulées ce matin.

Tout d'abord, je voudrais déclarer que je suis d'accord avec quelques-uns (et même plusieurs) des points soulevés par M. Dempsey. Par exemple, je suis presque certain que les grandes sociétés ferroviaires avaient les motifs qu'il décrit lorsqu'elles

[Text]

prises was exactly the way in which he described it. As I have said before, I share his concern about highly leveraged transactions. But there are of course some areas about which we disagree as well.

The only thing about his testimony that I did not understand before was the part in which he said that there were many line sales for which, if they had not occurred, the major carriers would not have been able to abandon the line. It seems to me that Mr. Dempsey wants it both ways. I agree with him that there are individual portions of main lines which have constituted the spines, particularly of regional railroads, which it would have been difficult to abandon.

For example, the main line of the Wisconsin Central Railroad, which essentially connects a point just east of Minneapolis with Chicago, is a very high density line for a shortline or regional railroad. However, I think without that line the Wisconsin Central would not have been able to operate as many branch lines into the more rural parts of its service territory.

He made a comment about derailments. He feels that the occasions of derailments on shortlines and regionals were higher than the incidence of the same on major railroads. He also said that there was not adequate data to prove it one way or another. I share his frustration with the lack of data that is sometimes made available. However, I think the appropriate comparison is not shortline railroad derailments per unit versus major railroad derailments per unit but, rather, between shortline derailments and the branch line portions which remain of the major railroads. They have always had slower speeds, owing to the fact that there is less traffic operating on them.

He made a comment about the lack of relationship in the shortline railroad transactions between former labour employees and their futures. I remember distinctly in the Wisconsin Central transaction that, in fact, the purchase and sale agreement set forth that the price to be paid was contingent upon the number of employees at the larger railroad to be retained at the option of the newly created railroad. Therefore, I think that relationship does exist, at least in some transactions.

With respect to Mr. Dempsey's comments on the thoroughbred leasing program, again, my observation is that he is trying to have it both ways. On the one hand he is concerned about highly leveraged transactions. As I have said, I share that concern. On the other hand, if you do not have to put up any cash, you sort of reduce the amount of investment that you have to finance. I view the thoroughbred program as a very welcome way of not putting a tremendous financial burden on new enterprises.

[Traduction]

ont cédé, selon le terme qu'il a utilisé, des voies à de plus petits exploitants. Comme je l'ai déjà mentionné, je partage son inquiétude sur les transactions d'achat à grand endettement. Toutefois, je diverge d'opinion sur certains des points qu'il avance.

J'ai bien compris l'allocation de M. Dempsey, sauf lorsqu'il a mentionné le fait que, dans bien des cas, si les principaux exploitants ferroviaires n'avaient pas vendu certaines voies ferrées, ils n'auraient pas pu en abandonner l'exploitation. Selon moi, M. Dempsey veut tout avoir. Je suis d'accord avec lui sur le fait qu'il aurait été difficile pour ces compagnies d'abandonner certains tronçons des voies ferrées stratégiques, plus particulièrement ceux des chemins de fer régionaux.

Prenons l'exemple de la ligne principale de la Wisconsin Central Railroad qui relie Chicago à un point situé juste à l'est de Minneapolis; il s'agit d'une ligne de chemin de fer secondaire ou régionale à très haute densité de trafic. Si la Wisconsin Central Railroad avait abandonné cette ligne, je crois qu'elle n'aurait pu exploiter un nombre aussi élevé de tronçons menant à des secteurs plus ruraux du territoire qu'elle dessert.

M. Dempsey a également abordé la question des déraillements. Selon lui, les risques de déraillements sont plus élevés sur les voies ferrées secondaires et régionales que sur les voies principales. Il précise que, d'une manière ou d'une autre, on ne dispose pas des données requises pour confirmer ou infirmer ce point. Comme lui, je regrette qu'on ne possède pas les renseignements requis. Toutefois, je crois qu'il ne s'agit pas de comparer le nombre de déraillements par unité sur les chemins de fer secondaires et celui des déraillements par unité sur les réseaux principaux, mais qu'il serait plus juste d'établir une comparaison entre le nombre de déraillements sur des chemins de fer secondaires et celui des déraillements sur des tronçons qui font toujours partie des principaux réseaux ferroviaires. Comme le trafic y est moins intense, les trains s'y déplacent moins rapidement.

En outre, M. Dempsey a déploré le fait que dans les transactions de transfert de chemins de fer secondaires, on ne tienne pas compte de l'avenir des employés ferroviaires visés. Je me souviens clairement que dans le contrat d'achat et de vente de la Wisconsin Central, il était mentionné que le prix stipulé dépendait du nombre d'anciens employés de la société ferroviaire principale repris par le nouvel exploitant. Je crois donc que l'avenir des employés ferroviaires visés est un facteur dont on tient compte dans de telles transactions et que, du moins, il est mentionné dans certains documents d'achat, de vente ou de transfert.

En ce qui a trait aux commentaires formulés par M. Dempsey sur le fameux programme de location à bail, je trouve, encore là, qu'il veut tout avoir. D'une part, il se dit préoccupé par les transactions d'achat à grand endettement et, comme je l'ai mentionné, je partage son opinion. D'autre part, il admet que l'acheteur qui n'a pas besoin d'investir d'argent comptant dans une transaction y trouve un avantage, car le montant qu'il doit emprunter est réduit. En ce sens, le fameux programme de location à bail est une mesure appréciée qui permet aux nouvelles entreprises d'éviter de supporter un fardeau financier trop lourd.

[Text]

He mentioned the carload threshold which he viewed in some dubious fashion. I view that merely as a very adroit mechanism for allowing the major selling railroad to exercise its option to liquidate the property, which option it had all along, if in fact the traffics generated for it by the thoroughbred lessee are insufficient from a capitalized earning standpoint for the major railroad to continue the program.

Our firm also did the due diligence analysis on the Dakota, Minnesota & Eastern Railroad. As part of that analysis it was my interest and obligation to interview their management. I shall never forget how excited Pete McIntyre, who is the president of the enterprise, and his chief marketing man were at the prospect of being able to get out of the Chicago headquarters of the CN & W and have the right to sink or swim on their own.

Senator Graham: When did you do that interview?

Mr. Banks: It would have been just about the time of the transaction. I would have to look it up to tell you exactly. It has been within the last five years.

Not only were they motivated for themselves, they were able to persuade other managers to come with them and take the very risks about which Mr. Dempsey has some concerns.

I would like to make another point about the Dakota, Minnesota & Eastern. Basically, it is an east-west railroad that connects Winona, Mississippi, on the Mississippi-Missouri River system, with Rapid City, South Dakota, which is on the far western end of South Dakota. Essentially, it represented the farthest west extreme of CN & W except for a line which is parallel to it and south of it that operates through Nebraska and then winds up in Rapid City.

The reason I am going into this detail is that what has happened in the last year is that Chicago and Northwestern has determined that a major portion of the line to the south of it no longer fits into its system from an economic standpoint. They have decided to put it up for abandonment. The traffics are so inadequate that it is not likely to be bought. But there is a piece west of the piece, which is apparently going to fall into disuse, which still has attractive traffic characteristics, and, but for the creation of the DM & E, that remaining line would also have had to fall into disuse by definition because it would not have had any connection to the rest of the railroad system. But because the DM & E has been successful enough it is going into the capital markets. It actually enjoys competition for people providing financing for the DM & E to go out and acquire a line which abuts it in Rapid City.

With respect to Chicago, Missouri & Western, our firm, I am delighted to say, did not do the due diligence on that job because it was, in one sense, a failure. The problem there was not only the highly leveraged nature of the transaction; it was also that our competitor who did the due diligence, and the railroad's management, failed to realize what they were getting for what they were paying.

[Traduction]

De plus, M. Dempsey a abordé la question du nombre limite établi pour le transport de marchandises par wagon, une mesure qu'il considère douteuse. Pourtant, je crois qu'il s'agit d'une initiative très judicieuse qui permet au vendeur, la société ferroviaire principale, d'opérer un choix qui s'est toujours offert à lui, soit de liquider ses biens si, du point de vue des bénéfices qu'il retire du programme, il juge insuffisant le trafic ferroviaire amené par le locataire.

En outre, notre compagnie a mené une analyse approfondie sur le Dakota, Minnesota & Eastern Railroad. Dans le cadre de cette analyse, j'ai eu à rencontrer les cadres de l'entreprise. Je n'oublierai jamais le vif intérêt qu'a démontré Pete McIntyre, le président de l'entreprise et son chef du marketing, face à la perspective de quitter l'administration centrale de la CN & W, établie à Chicago, et de pouvoir voler de leurs propres ailes, à leurs risques et périls.

Le sénateur Graham: Quand avez-vous mené ces entrevues ?

M. Banks: Ce devait être juste avant la signature du contrat. Il faudrait que je vérifie pour pouvoir vous préciser la date. Néanmoins, il y a de cela moins de cinq ans.

Non seulement étaient-ils eux-mêmes très motivés, mais encore, ils ont réussi à convaincre d'autres cadres de les suivre et de prendre les mêmes risques qui préoccupent M. Dempsey.

Je voudrais apporter d'autres précisions à propos du Dakota, Minnesota & Eastern. Il s'agit essentiellement d'un chemin de fer qui relie Winona, Mississippi, sur le réseau Mississippi-Missouri, à Rapid City, située à l'extrémité ouest du Dakota du Sud. En gros, ce point constitue la limite ouest du réseau du CN & W, à l'exception d'un second tronçon établi au sud du réseau principal et qui, sur une voie parallèle, traverse le Nebraska pour aboutir à Rapid City.

Je désire approfondir cette question avec vous parce qu'au cours de la dernière année, la ville de Chicago et la Northwestern en sont venues à la conclusion qu'il n'était plus rentable de continuer d'exploiter une grande partie de ce second tronçon. Ils ont donc décidé d'en abandonner l'exploitation et le trafic y est si peu intense qu'il est peu probable qu'il intéresse un acheteur. Toutefois, il reste un chemin de fer à l'ouest et qui pourrait lui aussi être voué à l'abandon, mais dont le trafic est encore assez intense. Sans la création de la Dakota, Minnesota & Eastern, cette voie aurait été abandonnée puisqu'elle n'aurait plus été reliée au reste du réseau ferroviaire. Comme la DM & E connaît une certaine prospérité, elle peut s'adresser aux marchés financiers. Cette entreprise voit même d'un bon oeil la concurrence que se font les investisseurs pour lui fournir les capitaux qui lui permettront d'acheter ce tronçon de chemin de fer qui mène à Rapid City.

Pour ce qui est de la Chicago, Missouri & Western, je m'empresse de vous préciser que ce n'est pas nous qui avons fait l'analyse approfondie de la situation de cette compagnie car, d'une certaine façon, pour elle la partie semblait perdue d'avance. En effet, les risques financiers très élevés que comportait la transaction ne constituaient qu'une part du problème. Il y avait aussi le fait que les cadres de l'entreprise tout comme les représentants de la firme de consultants (une de nos concurrentes) qui a procédé à l'analyse ne se sont pas préoccupés de savoir si l'investissement valait la peine.

[Text]

They thought they were going to get the right to serve many major shippers without intramodal, i.e. rail competition, but, in fact, they signed an agreement that allowed the Illinois Central Gulf, the people who sold them the line, the right to serve many of the same plants which were the underpinnings for the financial projections which proved too optimistic.

With that, I thank you for your indulgence and I would be delighted to answer any questions you have.

Senator Graham: Mr. Banks, your company seems to have had vast experience in Canada with Canadian railways—30 years' experience for you and your father combined. Did you ever do any work for CN or CP?

Mr. Banks: Senator Graham, I have been with the firm, as I said, for seven years. During that period, to the best of my knowledge, we have done only one job that could be considered to be for CN or CP, and the exact nature of that job in terms of who our client was is unclear to me. I was not in fact involved on that particular project at all.

Senator Graham: You said that Mr. Dempsey is evidently unaware of the realities of the railway industry in Canada. By implication, I suppose that your company is very much aware?

Mr. Banks: My father was inducted as an honorary member of the Canadian Transportation Research Forum, which I think is evidence enough of the knowledge and the respect within which he is held in the transportation community in Canada.

Senator Graham: I am wondering, did you write this jointly? I see on page 2 where you refer to the Cumberland Railway Company of Sydney, Nova Scotia?

Mr. Banks: If there is an error there, Senator Graham, I am delighted to say that, (a) my father is not here and (b) this was his portion of it.

Senator Graham: Tell me your specific interest in the Truro-Sydney line. The chairman mentioned that you are here as a consultant, obviously engaged by the chairman on behalf of the committee. I am wondering what you consider to be your main mandate, because for five pages you talk about your company, about the U.S. experience, and then for nine pages, you spend the rest of the time rebutting Mr. Dempsey. Would you consider that the main part of your mandate?

Mr. Banks: Let me answer it this way. Our original mandate—I will read to you from the second paragraph of the first page—was to assist the committee in its inquiry directly “into the possibilities for applying in Canada the very successful U.S. concept of shortline railways, especially with regard to the impending divestiture by CN Rail of its Truro-Sydney line.”

I use the word “original” because that was initially our only assignment. Subsequent to that, when Mr. Dempsey's tes-

[Traduction]

Ils croyaient qu'ils allaient obtenir le droit de desservir bon nombre des grands expéditeurs sans concurrence intramodale, c'est-à-dire d'autres compagnies ferroviaires, mais, en réalité, ils ont signé un accord qui donnait à l'Illinois Central Gulf, la compagnie qui leur a vendu la ligne, le droit de desservir bon nombre des mêmes usines sur lesquelles ont été fondées les projections financières qui se sont avérées trop optimistes.

Sur ce, je vous remercie pour votre indulgence et je serais heureux de répondre à vos questions.

Le sénateur Graham: M. Banks, votre compagnie semble avoir une vaste expérience au Canada avec des sociétés ferroviaires canadiennes, une expérience combinée de 30 ans, si on additionne celle de votre père et la vôtre. Avez-vous déjà travaillé pour le CN ou le CP?

M. Banks: Sénateur Graham, je travaille pour la compagnie, comme je l'ai dit, depuis sept ans. Au cours de cette période, à ma connaissance, nous n'avons exécuté qu'un seul contrat qui pourrait être considéré comme un travail pour le CN ou le CP, et je ne me souviens pas de la nature exacte de ce travail, c'est-à-dire quel était notre client. En réalité, je n'ai pas participé du tout à ce projet particulier.

Le sénateur Graham: Vous avez dit que M. Dempsey, de toute évidence, ignore les réalités de l'industrie ferroviaire au Canada. Je suppose que cela sous-entend que votre compagnie, elle, les connaît à fond?

M. Banks: Mon père a été fait membre honoraire du Groupe de recherches sur les transports au Canada, ce qui est suffisant, à mon avis, pour témoigner de ses connaissances et du respect que lui voue la collectivité des transports au Canada.

Le sénateur Graham: Je me demande si vous avez écrit ceci conjointement. Je vois qu'à la page 2 vous faites référence à la Cumberland Railway Company de Sydney, Nouvelle-Écosse?

M. Banks: S'il y a là une erreur, sénateur Graham, je suis ravi de vous dire que (a) mon père n'est pas ici et que (b) il s'agit là de sa partie.

Le sénateur Graham: Dites-moi la raison pour laquelle vous vous intéressez particulièrement à la ligne Truro-Sydney? Le président a mentionné que vous étiez ici en tant qu'expert-conseil embauché, de toute évidence, par le président au nom du Comité. Je me demande ce que vous considérez comme votre principal mandat, parce que cinq pages de votre mémoire sont consacrées à votre compagnie, à votre expérience aux États-Unis, puis, dans les neuf autres pages, vous réfutez les propos de M. Dempsey. S'agirait-il de la partie principale de votre mandat?

M. Banks: Laissez-moi vous répondre de cette façon. Notre mandat original, tel qu'il apparaît au deuxième paragraphe de la première page, était d'aider le comité à étudier les possibilités d'appliquer au Canada le type d'organisation qui a connu beaucoup de succès aux États-Unis pour les chemins de fer secondaires, compte tenu, tout particulièrement, du fait que le CN s'apprête à céder sa participation dans sa ligne Truro-Sydney.

J'utilise le mot «original» parce que c'était, au départ, notre seule tâche. Par la suite, lorsque le témoignage de M. Dempsey

[Text]

timony was made available, the staff sent it down to us and asked us if we had any comments on it and, if so, would we be willing to add them to our statement. That, in fact, is what contributed to any delay that may have been experienced in getting this to you at an earlier time.

Senator Graham: Would you consider the rebutting of Mr. Dempsey the major part of your mandate? I ask that question because the major part of your paper has been spent in rebutting Mr. Dempsey, and perhaps I will prefer to give my time to Mr. Dempsey when he comes back, after you.

You say, on page 6, the staff of the committee also asked us to comment on the testimony of Paul S. Dempsey on behalf of the Brotherhood of Maintenance of Way employees. The most significant characteristic of Mr. Dempsey's statement is that it is tendered as though through a time warp, and you repeated that just a few moments ago.

Is that you or your father speaking there?

Mr. Banks: I believe those were his words in the original draft.

Senator Stewart: What we are dealing with here is a proposal by a crown corporation to sell off a part of its line. Given the fact that the line is one system, is one line, it is very difficult to say conclusively whether the piece of the line between Truro and Sydney is profitable.

Mr. Banks: Excuse me for interrupting you, but do you mean to the CN at present?

Senator Stewart: Yes. We have been told that this piece of the line is marginally profitable, but, if I understand what accountants tell me, marginal profitability may be demonstrated by handling your internal subsidization to produce that result. Are you proceeding on the assumption that a piece of the CN line, which is a publicly owned line created to serve a public purpose, is marginally profitable? And, if so, how do you determine that it is marginally profitable, as distinct from being either highly profitable or, indeed, unprofitable?

Mr. Banks: We made no explicit assumption as to the degree of profitability on the line to CN whatsoever. I think we are comfortable in saying that the volume of traffic on the line falls in a range that it could be profitable to a shortline enterprise to operate. We have not meant to imply anywhere in here that we were retained to do any due diligence on this line. We were not. Specifically, that is not something we were asked to do.

What we are comfortable saying is that the volume is sufficiently high that it ought to merit interest from some parties in terms of operating it. The fact that you have at least three parties who have winnowed their way through a process and are still expressing their interest is, I think, demonstrative that they see it the same way we do. I am not answering your question just yet, and that was on purpose.

It seems to me that one issue that is just as important as how one railroad cost consultant and another might interpret the profitability of the line is the issue, as expressed by CN's wish to sell it, of the desirability to operate that line consonant with

[Traduction]

a été publié, le personnel nous l'a envoyé, nous a demandé de le commenter et d'ajouter nos commentaires à notre mémoire. C'est, en réalité, ce qui a retardé la présentation de notre mémoire.

Le sénateur Graham: Estimez-vous que votre rôle principal était de démolir le raisonnement de M. Dempsey? Je pose cette question parce que dans la majeure partie de votre mémoire, vous vous êtes attachés à réfuter les arguments de M. Dempsey et peut-être que je préférerais m'entretenir avec M. Dempsey à son retour, après vous.

Vous dites, à la page 6, que le personnel du comité vous a également demandé de commenter le témoignage de Paul S. Dempsey au nom de la Fraternité des préposés à l'entretien des voies. La principale caractéristique du témoignage de M. Dempsey est qu'il semble se placer dans une autre dimension temporelle, et vous avez dit la même chose il y a quelques minutes.

S'agit-il de votre opinion ou de celle de votre père?

M. Banks: Je crois que c'était ses paroles dans l'ébauche originale.

Le sénateur Stewart: Ce qui nous occupe dans le cas présent, c'est une proposition de la société de la couronne de vendre une partie de sa ligne. Étant donné que la ligne est un réseau, une ligne, il est très difficile de conclure que la ligne Truro-Sydney est rentable.

M. Banks: Je m'excuse de vous interrompre, mais vous voulez dire pour le CN à l'heure actuelle?

Le sénateur Stewart: Oui. On nous a dit que la rentabilité de ce tronçon est marginale, mais si je comprends bien ce que les comptables me disent, la rentabilité marginale peut être démontrée en répartissant la subvention de manière à obtenir ce résultat. Partez-vous de l'hypothèse qu'un tronçon d'une ligne du CN, qui est une ligne appartenant à l'État et créée dans l'intérêt public, a une rentabilité marginale. Et, si oui, comment vous y prenez-vous pour déterminer qu'il est assez rentable, plutôt que très rentable ou, même non rentable?

M. Banks: Nous n'avons fait aucune hypothèse sur la rentabilité de la ligne pour le CN. Je pense que nous pouvons certainement dire que le volume de trafic sur la ligne est tel qu'il pourrait être rentable pour une entreprise de chemins de fer secondaires de l'exploiter. Nous n'avons pas voulu laisser entendre nulle part que l'on avait retenu nos services pour faire enquête sur cette ligne. Ce n'est pas le cas. Ce n'est pas précisément ce que l'on nous a demandé de faire.

Ce que nous pouvons affirmer, c'est que le volume de trafic est suffisamment élevé pour intéresser certaines compagnies à l'exploiter. Le fait qu'au moins trois compagnies aient passé au travers du processus et s'y intéressent toujours montre, à mon avis, qu'elles ont la même vision que nous. Je ne réponds pas encore à votre question et c'est voulu.

Il me semble qu'une question qui est tout aussi importante que la façon dont un expert-conseil en matière de coûts ferroviaires et un autre pourraient interpréter la rentabilité d'une ligne, est la question, comme le montre le désir de vendre du

[Text]

the regional development needs about which many of you have expressed concern.

Senator Stewart: To put it positively, you would conclude that CN says it cannot operate the line consonant with those other public goals?

Mr. Banks: And further, senator, even if they could, the fact that they have gone through this process suggests they would prefer not to operate it, regardless of its profits. I stress that, because it is a big difference between the shortline enterprises and the major railroad systems in the United States.

Senator Stewart: You said that one of the key factors making for the success of a shortline operator was commitment to the community. I suppose the degree of commitment to the community is something that could be judged well after the fact. Since that is such an important factor, how would you appraise it before the fact of sale?

Mr. Banks: I am glad you asked that question, and I am glad Mr. Dempsey brought up the Gulf of Mississippi, because it turns out our firm also did the due diligence on the Gulf of Mississippi. We advised the federal government to whom the Gulf of Mississippi had applied for rehabilitation funding. After the initial transaction, the federal government turned to us and asked us to do a due diligence analysis. The process we followed there is, I think, germane to your question.

I discovered that the senior individual responsible for marketing at that company not only did not reside within the state, or even, in fact, within the entire region, but was focusing the better part of his efforts on building a retirement villa somewhere in San Diego County. While to some extent I agree with his geographic choice, it was clearly not in the interest of the railroad. We pointed that out and we created a lot of unhappiness at the railroad at the time, but we pointed it out as one of the reasons why we had many concerns about the federal government's loan to the Gulf of Mississippi at that time.

We, in essence, recommended against making the loan. I think the loan was made for non-economic reasons. As I think Mr. Dempsey pointed out, it failed with respect to its continuation as that entity. But I think it is important for this committee to understand that that railroad, some 731 miles was the original transaction, continues to this day in its entirety, except for the line around Whistler, Alabama, some 40 to 80 miles, which was recently put up for abandonment. So even though it was a failure in one sense, it was not as much of a failure to regional development as an abandonment would have been.

Senator Stewart: So we know now that one of the questions that should be asked concerns a retirement home. Are there any other testing questions that ought to be asked to discover commitment?

Mr. Banks: The management portion of our due diligence is one of the most challenging, there is no doubt about it. It is an

[Traduction]

CN, de la volonté d'exploiter cette ligne en tenant compte des besoins de développement régional au sujet desquels bon nombre d'entre vous ont exprimé des inquiétudes.

Le sénateur Stewart: Formulé de façon positive, vous concluriez que le CN dit qu'il ne peut exploiter la ligne en tenant compte de ces autres intérêts publics?

M. Banks: Et j'ajoute, monsieur le sénateur, que même s'il le pouvait, le fait qu'il ait entrepris cette démarche montre qu'il préférerait ne pas l'exploiter, peu importe sa rentabilité. J'insiste sur cela parce qu'il y a une grosse différence entre les entreprises de chemins de fer secondaires et les grands réseaux ferroviaires aux États-Unis.

Le sénateur Stewart: Vous avez dit que l'un des facteurs-clés du succès d'un exploitant de chemins de fer secondaires était l'engagement envers la collectivité. Je suppose que le niveau d'engagement envers la collectivité est quelque chose qui ne peut être évalué que longtemps après coup. Si ce facteur est si important, comment l'évalueriez-vous avant la vente?

M. Banks: Je suis content que vous posiez cette question, et je suis content que M. Dempsey ait mentionné la Gulf & Mississippi, parce qu'il se trouve que notre firme a également fait enquête sur la Gulf & Mississippi. Nous avons conseillé le gouvernement fédéral à qui la Gulf & Mississippi s'était adressée pour obtenir des fonds de relance. Après la transaction initiale, le gouvernement fédéral nous a demandé de faire enquête. Le processus que nous avons suivi dans ce cas-là s'apparente à votre question.

J'ai découvert que le cadre responsable du marketing de cette compagnie non seulement n'habitait ni dans cet état, ni dans cette région, mais qu'il consacrait la majeure partie de son temps à la construction d'une villa pour ses vieux jours quelque part dans le comté de San Diego. Même si je suis, dans une certaine mesure, d'accord avec le lieu qu'il a choisi, ce n'était manifestement pas dans l'intérêt du chemin de fer. Nous l'avons relevé et avons créé bien des soucis à la société ferroviaire à l'époque, mais nous l'avons mentionné comme une des raisons de nos nombreuses inquiétudes au sujet du prêt du gouvernement fédéral à la Gulf & Mississippi à l'époque.

Essentiellement, nous nous sommes opposés au prêt. Je crois que le prêt a été consenti pour des raisons autres qu'économiques. Comme M. Dempsey l'a mentionné, je crois, le prêt n'a pas permis à la compagnie de poursuivre ses opérations. Mais, je crois qu'il est important que le présent comité comprenne que ce chemin de fer de quelque 731 milles et qui était l'objet de la transaction originale existe toujours aujourd'hui tel quel, à l'exception du tronçon de quelque 40 à 80 milles près de Whistler, Alabama, dont on vient de demander l'abandon. Donc, même s'il s'agit, dans un sens, d'un échec, ce n'est pas un échec sur le plan du développement régional autant que ne l'aurait été un abandon.

Le sénateur Stewart: Donc, nous savons maintenant que l'une des questions qui devraient être posées porte sur le lieu de retraite. Y-a-t-il d'autres questions qui devraient être posées pour déterminer l'engagement?

M. Banks: Il n'y a pas de doute que la partie gestion de notre enquête est l'une des plus exigeantes. C'est un secteur

[Text]

area into which I encourage the committee, and whatever institutions finance this, to put a lot of effort.

Senator Stewart: How do you get some long-term assurance? It is important here because, right now, we have a line of railway owned by the public, and that is the status quo. The proposal is to change the status quo. People are asking: "Why should we favour a precarious future when we already have the public in there, with, indeed, the public demonstrating that it has a commitment to the area by the fact that it is spending hundreds of millions of dollars on regional economic development in there?"

Along comes a potential buyer who says, "I have a great manager; he just loves the area; he likes the people"—et cetera, et cetera. But that manager may be attracted off somewhere else, being such a good fellow. How do you go beyond that first tranche of management? And since management is so important, continuity of management is obviously of great importance. How do you apply your due diligence tests in that area?

Mr. Banks: You mean as far as the long range is concerned?

Senator Stewart: Yes.

Mr. Banks: It is not, unfortunately, a cookbook. It is not an easy thing to do. I understand your concerns. But I would point out that you do have continuity in CN management and CP management and in the managements of most major railroads in the United States. But with respect to the subject line, or any other line that may come up in the near term for a shortline solution, that continuous management has brought a specific subject line to a precarious present. You are focusing on the precarious future, and what I am saying is that a combination of ingredients, including management attention, traffic, economy and labour costs—all kinds of issues—have brought things to a point where you have, in essence, a precarious present. We see the issue in those terms: which is the best way to go?

Senator Stewart: That takes us back to our initial discussion. You now say the situation is precarious, but you told us earlier that you were not in a position to make that pronouncement because you had not done the appraisal.

Mr. Banks: I am sorry, I misspoke. What I meant to say was that, in the view of CN, in the case of the Truro-Sydney line, they view it as precarious enough to want to put it up for sale.

Senator Stewart: One of the problems you may not be aware of is that some people think that the pronouncement by CN that it is marginally profitable is not based so much on figures as it is based on the fact that they would feel more comfortable managing a more compact system. The argument with regard to mere marginal profitability is a convenient argument. It is a

[Traduction]

dans lequel j'encourage le comité et toute institution qui finance le projet à mettre beaucoup d'énergie.

Le sénateur Stewart: Comment obtenez-vous une certaine garantie à long terme? C'est important, dans le cas qui nous occupe, parce qu'actuellement, nous avons une ligne de chemin de fer qui appartient à l'État, et c'est le statu quo. On propose de changer le statu quo. Les gens demandent: «Pourquoi devrions-nous nous prêter à un avenir précaire quand nous avons déjà l'engagement de l'État, en effet, l'État démontre qu'il a un engagement envers la région du fait qu'il dépense des centaines de millions de dollars pour le développement économique régional à cet endroit?»

Arrive un acheteur éventuel qui dit qu'il a un excellent gestionnaire, qu'il adore la région, qu'il aime les gens, et cetera, et cetera. Mais ce gestionnaire qui est si bon, peut être attiré ailleurs. Comment faites-vous pour aller au-delà de cette première partie de gestion? La gestion étant si importante, il est évident que la continuité de la gestion l'est également. Comment vous y prenez-vous pour enquêter sur cette question?

M. Banks: Vous voulez dire en autant que le long terme est concerné?

Le sénateur Stewart: Oui.

M. Banks: Malheureusement, ce n'est pas un livre de recettes. Ce n'est pas une chose facile à faire. Je comprends vos préoccupations. Mais je vous souligne que vous avez une continuité dans la gestion du CN et la gestion du CP, ainsi que dans la gestion de la plupart des principaux chemins de fer des États-Unis. Mais en ce qui concerne la ligne en question, ou toute autre ligne que l'on pourrait proposer de convertir en chemin de fer secondaire dans un proche avenir, cette gestion continue est responsable de la situation précaire dans laquelle se trouve actuellement la ligne en question. Vous vous attachez à l'avenir précaire, et ce que je veux dire, c'est qu'une combinaison d'ingrédients, notamment l'attention prêtée à la gestion, le trafic, l'économie et le coût de la main-d'oeuvre, toutes sortes de questions, a fait évoluer les choses à un point tel que votre situation actuelle est essentiellement précaire. Nous voyons les choses sous cet angle, quelle est la meilleure voie à suivre?

Le sénateur Stewart: Cela nous ramène à notre discussion initiale. Vous dites maintenant que la situation est précaire, mais vous nous avez dit plus tôt que vous n'étiez pas bien placé pour faire une telle déclaration parce que vous n'aviez pas fait d'évaluation.

M. Banks: Je suis désolé, je me suis mal exprimé. Ce que je voulais dire, c'est que, dans le cas de la ligne Truro-Sydney, le CN considère la situation suffisamment précaire pour vouloir vendre la ligne.

Le sénateur Stewart: Un des problèmes dont vous n'en êtes peut-être pas conscients, est que certaines personnes croient que la déclaration faite par le CN, à savoir que la rentabilité de la ligne est précaire, n'est pas tant fondée sur des chiffres que sur le fait que la compagnie se sentirait plus à l'aise si elle gérait un réseau plus compact. L'argument en ce qui concerne la simple rentabilité précaire est un argument commode. C'est

[Text]

good argument to conceal the real argument. But you are not in a position to help us on this?

Mr. Banks: No, but I would like to make a comment. I believe either you or Senator Graham were talking a little while ago to the first witness, Mr. Dettmar, about railroad culture. I feel comfortable enough about railroad culture to say that one of its manifestations is not to manage a smaller enterprise than one has to. That runs counter to the culture of railroad industry managements.

Senator Stewart: But you would not assert that that is an infallibly accurate statement. It may be, let's say, 90 per cent, and this may well fall in the 10 per cent.

Mr. Banks: Certainly.

Senator Stewart: Looking at the proposed transaction, suppose an appraisal were made of the real estate—I think that is a term you used as a grab bag for the assets to be acquired. Suppose the value of the real estate was higher than the tendered price. Would you advise a client, the seller, to say no? Or is there a situation in which you would say, yes, the price is lower than the value, but we know that you want out, and you ought to take a meeting on the price as to what you are prepared to contribute to get out. That is what you are willing to forego in order to get out of this situation.

Mr. Banks: I am sorry, I have to ask you to rephrase it. I am not following you.

Senator Stewart: We have the two figures on the table, one is the—

Mr. Banks: May I help you with some terms? One is an asset-based figure which includes real estate and the net liquidation value of the assets. The other is the price for a transaction which has been negotiated between the parties.

Senator Stewart: Yes, the tendered price is considerably below the other figure. What percentage would you think was reasonable? What percentage below the asset value do you think would be reasonable and defensible in a case where a seller was very anxious to get out? Or have you had any experience with that kind of situation?

Mr. Banks: I have. Unfortunately, I do not come at it in the same way as you do, because a seller may be making a lot of money on traffics. Let's say, for example, on the Truro-Sydney line, that, instead of a good portion of the traffic being local to that line, which it is, for some reason 90 per cent of it went to Vancouver, and it was a highly rated commodity. Notwithstanding deregulation, not all traffic moves at the same rate.

If it only moved 10 miles on the Truro-Sydney line but it moved several thousand miles on the remainder of CN, CN would be well advised to take almost any price, regardless of its relationship to the rail asset values, if it would allow it to continue generating cash flow for the rest of its system. That is the difficulty that I have with the way in which you have approached that.

[Traduction]

un bon argument qui cache l'argument réel. Mais vous n'êtes pas bien placé pour nous aider sur cette question?

M. Banks: Non, mais j'aimerais faire un commentaire. Je crois que vous ou le sénateur Graham parliez il n'y a pas longtemps au premier témoin, M. Dettmar, au sujet des connaissances acquises dans le domaine des chemins de fer. Je me sens assez à l'aise au sujet de ces connaissances pour dire qu'une des règles est de ne pas gérer une entreprise plus petite qu'il ne faut. Cela va à l'encontre des connaissances sur la gestion de l'industrie ferroviaire.

Le sénateur Stewart: Mais vous n'affirmeriez pas qu'il s'agit là d'une déclaration infailliblement juste. Elle peut l'être à 90 p. 100, et tomber dans les 10 p. 100.

M. Banks: Sans aucun doute.

Le sénateur Stewart: Si l'on considère la transaction proposée, supposons qu'une évaluation des biens immobiliers soit faite—je crois que c'est le terme fourre-tout que vous avez utilisé en parlant des actifs à acquérir. Supposons que la valeur des biens immobiliers soit supérieure au prix offert. Conseilleriez-vous à un client, le vendeur, de refuser l'offre? Ou y a-t-il des cas où vous diriez, oui, le prix est inférieur à la valeur, mais nous savons que vous voulez vous sortir de là, et vous devriez convenir du prix que vous êtes prêt à payer pour vous en sortir. C'est ce à quoi vous êtes prêt à renoncer pour vous sortir de cette situation.

M. Banks: Je suis désolé, voudriez-vous reformuler votre pensée. Je ne vous suis pas.

Le sénateur Stewart: Nous avons les deux chiffres devant nous, l'un d'eux est—

M. Banks: Puis-je vous aider pour certains termes? Un de ces chiffres est basé sur les actifs et inclut les biens immobiliers et la valeur de liquidation nette des actifs. L'autre est le prix en ce qui concerne une transaction qui a été négociée entre les parties.

Le sénateur Stewart: Oui, le prix offert est de beaucoup inférieur à l'autre chiffre. D'après vous, quel pourcentage était raisonnable? Quel pourcentage au-dessous de la valeur des actifs serait raisonnable et défendable dans le cas d'un vendeur très désireux de s'en sortir? Ou avez-vous une certaine expérience en ce qui concerne ce genre de situation?

M. Banks: Oui, j'en ai. Malheureusement, je ne vois pas les choses de la même façon que vous, parce qu'un vendeur peut toucher beaucoup d'argent grâce au trafic. Imaginons, par exemple, que le trafic sur la ligne Truro-Sydney, au lieu d'être en grande partie local comme c'est le cas actuellement, soit, pour une raison quelconque, en direction de Vancouver dans 90 p. 100 des cas, et que le tarif de transport des marchandises soit très élevé. Malgré la déréglementation, les tarifs ferroviaires ne sont pas tous les mêmes.

S'il parcourait seulement 10 milles sur la ligne Truro-Sydney, mais plusieurs milliers de milles sur le reste des voies du CN, ce dernier aurait avantage à accepter presque n'importe quel prix, sans se soucier des rapports entre le prix et la valeur des actifs ferroviaires, si cela lui permettait de continuer de générer des fonds pour le reste de son réseau. C'est le problème que je vois dans la façon dont vous avez abordé la question.

[Text]

Senator Stewart: It is a very revealing answer. If you were advising a potential buyer, what guarantees would you require with regard to present or potential intermodal competition by CN in this case?

Mr. Banks: Can you be a little more specific?

Senator Stewart: You gave us an example earlier of a shortline that did not work out because the shortline operator, when the transaction took place, allowed himself to be vulnerable to intermodal competition by the company from which he purchased his shortline. What kind of guarantees should a potential purchaser of that portion of the CN line, which runs between Truro and Sydney, seek with regard to CN intermodal competition in that area?

Mr. Banks: The intermodal competition is much more difficult to evaluate, to assess, than is the car load competition, so you are certainly focusing on an important subject. There has been a variety of creative negotiated agreements between buyers and sellers, even to protect intermodal traffics. For example, the Toledo, Peoria, and Western Railroad, which is a regional, actually acts as a marketing or soliciting agent, if you will, for the Acheson, Topeka and Santa Fe, thereby having an opportunity to thwart an intermodal competition from direct Santa Fe lines. There are mechanisms like that. But from my perspective, the place for that to happen is in the negotiation between the buyer and the seller. If the buyers are inept at counting traffic, which any manager knows is susceptible to intermodal competition, then they are going to pay too much.

As a matter of fact, it is to a buyer's advantage to say, "Well, that is intermodal traffic; we are not going to count that in the *pro forma* financials that form the basis of the price we are going to pay you." Many, in fact, do that on intermodal traffic.

Senator Stewart: You have set it up as a two-party transaction. There is a third entity that is interested. We might have a foolish buyer in this case. I doubt that, by the way. But there seems to be, at least logically, a danger that the buyer does not negotiate the kind of regime which would permit him to operate the line from Sydney to Truro successfully. He suffers as a consequence, but, of course, the whole region suffers as a consequence. It is that third interest that concerns me. How is that going to be protected?

Mr. Banks: I do not follow your inquiry.

Senator Stewart: It seems to me that you have said, "All right, we have a buyer and seller and, of course, each tries to make the best deal for himself." In the situation we are talking about there is a third interest, that is the interest of Scott Paper, et cetera, and I will call that the local public interest. How is that protected against a mistake in the arrangement made by the buyer? Who is going to monitor that?

Mr. Banks: Obviously to the extent that the major rail users participate in the negotiation of a transaction, their interests would be best served. And there are some examples in the U.S.

[Traduction]

Le sénateur Stewart: C'est une réponse très révélatrice. Si vous aviez à conseiller un acheteur éventuel, quelles garanties exigeriez-vous en ce qui concerne la concurrence actuelle ou possible entre le CN et les autres modes dans ce cas?

M. Banks: Pouvez-vous être un peu plus précis?

Le sénateur Stewart: Vous nous avez donné plus tôt un exemple de chemin de fer secondaire qui n'a pas fonctionné parce que son exploitant, lorsque la transaction a eu lieu, s'est lui-même placé dans une situation désavantageuse par rapport à la compagnie qui lui a vendu son chemin de fer secondaire. Quels genres de garanties un acheteur éventuel du tronçon de la ligne du CN, situé entre Truro et Sydney, devrait-il rechercher relativement à la concurrence entre le CN et les autres modes dans cette région?

M. Banks: La concurrence entre les modes est beaucoup plus difficile à évaluer que la concurrence à l'intérieur d'un seul mode, aussi, vous vous attachez certainement à un important sujet. Une variété d'accords fructueux ont été négociés entre les acheteurs et les vendeurs, même en vue de protéger le trafic intermodal. Par exemple, la Toledo, Peoria and Western Railroad, qui est une compagnie régionale, remplit de fait les fonctions d'agent de commercialisation et de démarchage, si vous voulez, pour la Acheson, Topeka et Santa Fe, ce qui lui donne l'occasion de contrecarrer la concurrence qui viendrait directement de la Santa Fe. Des mécanismes comme celui-là existent. Mais à mon avis, là où cela peut se produire, c'est dans la négociation entre l'acheteur et le vendeur. Si l'acheteur est incapable d'évaluer le trafic, lequel, tous les gestionnaires le savent, est sensible à la concurrence entre les modes, alors, il va payer trop cher.

En réalité, l'acheteur a avantage à dire, «bien, c'est du trafic intermodal, nous n'allons pas l'évaluer dans les états financiers *pro forma* sur lesquels est basé le prix que nous allons vous payer.» Un grand nombre, en effet, le font lorsqu'il est question de trafic intermodal.

Le sénateur Stewart: Vous avez présenté cela comme une transaction entre deux parties. Une troisième entité est concernée. Nous pourrions avoir un acheteur pas très malin dans le cas qui nous occupe. À propos, j'en doute. Mais, du moins logiquement, il semble y avoir un danger, à savoir que l'acheteur ne négocie pas le genre de régime qui lui permettrait d'exploiter efficacement la ligne Sydney-Truro. Il en subira les conséquences, mais toute la région aussi. C'est cette troisième partie qui m'intéresse. Comment va-t-elle être protégée?

M. Banks: Je ne comprends pas votre question.

Le sénateur Stewart: Vous avez dit, il me semble, «d'accord, nous avons un acheteur et un vendeur et, naturellement, chacun essaie de conclure le meilleur marché possible pour lui-même.» Dans la situation dont nous parlons, il existe un troisième groupe d'intérêt, celui de la compagnie Les Papiers Scott, etc., que j'appellerai l'intérêt public local. Comment ce groupe d'intérêt est-il protégé contre une erreur dans les ententes conclues par l'acheteur? Qui va surveiller ça?

M. Banks: Manifestement, dans la mesure où les principaux usagers du chemin de fer participent aux négociations d'une transaction, leurs intérêts s'en trouvent protégés. Et il existe

[Text]

where in the last ten years major customers have in fact been amongst the largest owners of the railroads. In some cases they even create it to allow them to continue to be linked into the rest of the national network. In many cases, although they express those concerns, they are in fact no more interested in running a railroad than are local governments. They do not want to be in the business. They want to have the option but they do not want to provide any guarantees. So one is left with the option of having entrepreneurs willing to come in versus local interests who are not willing to put things at risk.

Senator Stewart: Mr. Chairman, you have been very patient. I have one last question, and I think the answer will probably be one word. We have a witness who ostensibly is thoroughly familiar with railway operation in the United States. We have three bidders on the list, as I understand it. Are you familiar with any one of these bidders?

Mr. Banks: Yes.

Senator Stewart: More than one?

Mr. Banks: Yes.

Senator Corbin: All three.

Mr. Banks: I was told to confine my remarks to one word.

Senator Stewart: Thank you.

Senator Corbin: Senator Stewart put my question and I noted the answer. I would simply like to comment that on page 2 the witness has listed the Temiscouata Railway Company of Rivière du Loup, Quebec, as one of the short railway lines which may still exist in Canada. It is gone. It is kaput. The ancient roadbed is used mainly by deer and coyote and snow-mobilers. So I think you should strike that one off. It has been dying a slow death for years and years.

Senator Forrestall: My concern is that, as Senator Stewart suggests, we have a status quo which we are going to change and that status quo is enhanced or otherwise by one or two other peculiarities, the most significant being that four or five commodities constitute the bulk of the activity: coal, 78-foot steel rails and large shipments of various types of wood product.

That puts it in a slightly different category, at least in my mind, because we are again adducing evidence and information that may be most useful in the future with respect to take-overs or the emergence of shortline systems. So we have, in a sense, two things to do. The first is to ensure that we suggest to those interested in our work what we consider to be proper and useful means of attaining what is in the best interests of the people between Truro and Sydney. I am not a professional with respect to railroads, so I do not know. But I do know about the urgency of maintenance of the system.

[Traduction]

certaines exemples aux États-Unis au cours des dix dernières années où des clients importants étaient en fait parmi les plus grands propriétaires des chemins de fer. Même que dans certains cas, ils en construisaient pour pouvoir continuer d'être reliés au réseau national. Dans de nombreux cas, bien qu'ils aient aussi exprimé ces préoccupations, ils ne sont en fait pas plus intéressés par l'exploitation d'un chemin de fer que ne le sont les administrations locales. Ils ne veulent pas entrer dans ce secteur d'activité. Ils veulent avoir le choix, mais ne veulent fournir aucune garantie. Alors, il reste la possibilité de faire venir des entrepreneurs de l'extérieur, parce que les intérêts locaux ne veulent pas prendre de risque.

Le sénateur Stewart: Monsieur le président, vous avez été très patient. Il me reste une dernière question, et je pense que la réponse peut m'être donnée en un seul mot. Nous avons un témoin qui connaît manifestement très bien l'exploitation des chemins de fer aux États-Unis. Nous avons trois soumissionnaires sur la liste, si je comprends bien. Connaissez-vous un de ces soumissionnaires?

M. Banks: Oui.

Le sénateur Stewart: Plus d'un?

M. Banks: Oui.

Le sénateur Corbin: Tous les trois.

M. Banks: On m'a dit de ne répondre que par un seul mot.

Le sénateur Stewart: Merci.

Le sénateur Corbin: Le sénateur Stewart a posé ma question et j'ai noté la réponse. J'aimerais simplement ajouter qu'à la page 2, le témoin a indiqué que la compagnie ferroviaire du Témiscouata de Rivière-du-Loup (Québec) exploite un des chemins de fer secondaires encore existant au Canada. Il n'existe plus. C'est fini. L'ancienne voie sert principalement aux chevreuils, aux coyotes et aux motoneigistes. Alors je pense que vous devriez la rayer de votre liste. Ce chemin de fer a agonisé pendant des années.

Le sénateur Forrestall: Moi ce qui m'inquiète, comme le dit le sénateur Stewart, c'est que nous avons un statu quo qui va changer et que ce statu quo est compliqué par une ou deux particularités, dont la plus importante est que quatre ou cinq produits constituent le gros de l'activité de transport: le charbon, des rails d'acier de 78 pieds et de grands chargements de divers produits du bois.

Cela place le chemin de fer dans une catégorie légèrement différente, à mon avis, parce que nous apportons encore une fois des arguments et des renseignements qui pourraient être très utiles à l'avenir en ce qui concerne les prises de contrôle ou l'émergence de réseaux de chemins de fer secondaires. En un sens, nous avons donc deux choses à faire. Premièrement, nous devons nous assurer de proposer à ceux qui s'intéressent à notre travail ce que nous considérons comme les moyens appropriés et utiles d'obtenir ce qui est dans l'intérêt des gens qui habitent entre Truro et Sydney. Je ne suis pas un expert dans le domaine des chemins de fer, alors, je ne sais pas ce qu'il faut faire. Mais je sais qu'il est urgent de maintenir le réseau.

[Text]

My questions are fairly simple. Is the value of this branch enhanced by the fact that these different types of commodities are captive to non-competitive rail? The point of transfer would be Saint John, New Brunswick, I gather, a long way away. So they are captive and they cannot move to trucking. Is the value of that system enhanced to the buyer by these characteristics? Does it make it worthwhile, as a buyer facing my demand that the service be maintained? And the users are worried. They are the ones who insist on the urgency of maintenance of the system. They have among them, incidentally, a very competent operator—not Cumberland Railway, I can assure you, but another railway in the area.

I am not competent to say whether we should tell the government to tell CN to stay where it is and continue to operate that line, or whether we should concentrate our efforts in our report on recommendations, safeguards and so on and so forth, that will protect the shippers, the users, the people on the system, the workers, the whole culture, infrastructure and everything else. Should we be doing these things, and how do these characteristics enter into it?

I will tack one more question on the end. I am a regional senator from the Maritime provinces. I am a Nova Scotian. To your knowledge, with your experience and background, do you think I should be urging the new carrier, should there be one, the new owner-operator, to charter federally or provincially? Where do they find the greatest safety net?

Mr. Banks: That is a long question, senator.

Senator Forrestall: Well the chairman is a Cape Bretoner and you have to be very careful. I am a mainlander, you see.

The Chairman: These questions are all very relevant, but I think we should save a few for the three people who are probably the most qualified to answer them with regard to the management of the future of these things.

Senator Forrestall: I would sooner believe someone who is at arm's length first.

The Chairman: I see.

Mr. Banks: With respect to commodity diversification, which I think was the first point you brought up, one of the things that I look for in a due diligence analysis of the traffic aspect is the extent to which a limited number of commodities, or a limited number of rail users, constitute the great bulk of an enterprise's projected revenues. And there are some instances in which one commodity may be 80 or 90 per cent, particularly in a one-industry area, of a whole prospective railroad's business.

For example, the paper industry makes up a very large portion of both Wisconsin Central's traffic base and the Gulf & Mississippi, two that we have talked about. Grain made up probably two-thirds of the Dakota, Minnesota & Eastern. And

[Traduction]

Mes questions sont assez simples. Est-ce que la valeur de ce tronçon est augmentée du fait que ces différents types de marchandises n'ont pas le choix d'un transport non concurrentiel? Le point d'échange serait Saint-Jean (Nouveau-Brunswick) je pense, ce qui est très loin. Alors ils n'ont pas le choix et ne peuvent pas avoir recours au camionnage. Est-ce que la valeur de ce réseau est augmentée aux yeux de l'acheteur par ces caractéristiques? Est-ce qu'il vaut la peine, du point de vue de l'acheteur qui doit répondre à la demande, de maintenir ce service? Et les usagers sont inquiets. Ce sont eux qui insistent sur l'urgence de maintenir le système. Incidemment, ils comptent parmi eux un exploitant très compétent, pas Cumberland Railway, je peux vous l'assurer, mais un autre chemin de fer de la région.

Je n'ai pas la compétence nécessaire pour décider si nous devons dire au gouvernement de demander au CN de rester en place et de continuer à exploiter cette ligne, ou si nous devons concentrer nos efforts dans notre rapport sur des recommandations, des précautions et autres, visant à protéger les expéditeurs, les usagers, les gens du système, les travailleurs, toute la culture, l'infrastructure et tout le reste. Est-ce que c'est ce que nous devrions faire et quelle est l'importance de ces caractéristiques dans tout cela?

J'ai encore une autre question. Je suis un sénateur des provinces maritimes. Je viens de Nouvelle-Écosse. À votre connaissance, avec votre expérience et vos antécédents, pensez-vous que je devrais encourager le nouveau transporteur, s'il y en a un, le nouveau propriétaire exploitant, à demander une charte provinciale ou fédérale? Où seront-ils les mieux protégés?

M. Banks: C'est une longue question, monsieur le sénateur.

Le sénateur Forrestall: Le président vient du Cap Breton et vous devez être très prudent. Moi je viens du continent, vous voyez.

Le président: Ces questions sont toutes pertinentes, mais je pense que nous devrions en garder quelques-uns pour les trois personnes qui sont probablement les mieux qualifiées pour y répondre, en ce qui a trait à la gestion de ces choses dans l'avenir.

Le sénateur Forrestall: J'aimerais mieux croire quelqu'un qui est devant moi.

Le président: Je vois.

M. Banks: En ce qui concerne la diversification des marchandises, ce qui était le premier point que vous avez soulevé, je pense, une des choses que je recherche dans une analyse de la question du trafic est la mesure dans laquelle un nombre limité de produits ou un nombre limité d'usagers du chemin de fer, constitue la majeure partie des recettes prévues d'une entreprise. Et dans certains cas, un produit peut constituer 80 ou 90 p. 100 du chiffre d'affaires potentiel d'un chemin de fer, surtout dans une région où il y a une seule industrie.

Par exemple, l'industrie papetière constitue une très grande partie du trafic des sociétés Wisconsin Central et Gulf and Mississippi, dont nous avons déjà parlé. Le transport du grain constituait sans doute les deux tiers du chiffre d'affaires de la compagnie Dakota, Minnesota & Eastern. Et c'est un chemin

[Text]

this is a 700-mile railroad, much larger than the Truro-Sydney line.

So the more of a commodity concentration, or industry concentration, the more concern that I as an analyst have about it. The same is even more the case if you have one customer with two or three sites on a railroad who might be likely to close down one of his own facilities. In some sense having competition within the same industry located on one line is better than having two or three sites. So that is an important issue. But the difficulty arises in that you cannot just choose a number and say that if more than 35 per cent of the business is coal, or grain, you are in trouble. So with respect to commodity diversification and that whole area, obviously the more diversification there is the better. I think it goes out saying.

Within commodities, there are clearly some commodities which are more susceptible to motor carrier competition or intermodal competition than are others. One thing that all of the witnesses have agreed on this morning is that the manufacturing base in eastern Canada has already shifted the vast majority of its traffic to trucks. And that is not a phenomenon unique to eastern Canada. I encounter exactly the same thing on the due diligence work almost no matter where I go in the States. But some of the shortline enterprises have been able to go back and capture individual movements which had previously moved by truck. The vast majority of movements which switched to trucks have not been pulled back, even by the most successful shortline enterprises. On the other hand, they may have stemmed further erosion which would have gone on in the absence of a transaction.

One other point which I think is germane is that the majority of the due diligence work that I have done has been in connection with prospective transactions. I have interviewed existing customers, with the permission of the selling railroad and the would-be buying railroad, and asked them how they see this, what their concerns are, et cetera. Many of them are fearful. Those that have had good service, if they are on a main line of a railroad and they like the service that they get, are not the happiest people about the transaction. Those that are on a branch line of a railroad whose service reputation is not that good are often glad to see the transaction. The majority fall somewhere in between.

I think the greatest concern they have is simply the unknown, the change in the status quo. When I have gone back on a second tranche financing, where they have come to know the managers and they have come to see the upside as well as the downside of the change in management, I have discovered that there is generally greater satisfaction with the shortline enterprise than with the previous serving carrier. But there are always exceptions.

Does that answer all your questions?

Senator Forrestall: Except to the extent that you might have knowledge of whether it is better for me to encourage a new buyer to charter provincially or federally.

[Traduction]

de fer de 700 milles, beaucoup plus important que la ligne Truro-Sydney.

Alors, plus il y a concentration des produits, ou concentration des industries, et plus je me fais du souci en tant qu'analyste. À plus forte raison quand un client a deux ou trois entreprises le long d'une ligne de chemin de fer et pourrait fermer une d'entre elles. Dans un certain sens, la compétition au sein de la même industrie le long d'un chemin de fer est plus avantageuse que la clientèle de deux ou trois entreprises appartenant au même client. Alors cette question est importante. Mais la difficulté est que vous ne pouvez pas choisir un chiffre et dire par exemple que si plus de 35 p. 100 du chiffre d'affaires est réalisé par le transport du grain, vous êtes en difficulté. Alors pour ce qui est de la diversification des marchandises et de toute cette question, il est évident qu'il est préférable d'avoir une grande diversité. Je pense que cela va sans dire.

Pour ce qui est des marchandises, il est évident que certaines se prêtent mieux au transport routier ou au transport intermodal. Un élément sur lequel tous les témoins s'entendent ce matin est que les manufactures de l'est du Canada ont déjà passé aux camions pour le transport de la majorité de leurs produits. Et ce n'est pas un phénomène unique à l'est du Canada. Je constate exactement la même chose presque partout où je vais aux États-Unis pour des travaux de concertation. Mais certains des chemins de fer secondaires ont été en mesure de revenir en arrière et de reprendre certaines des activités de transports qui avaient été données aux camions. La grande majorité du transport qui avait été accordée à l'industrie du camionnage n'a pas été récupérée, même par les chemins de fer secondaires qui réussissent le mieux. Par contre, ils peuvent avoir arrêté le mouvement d'érosion qui se serait poursuivi en l'absence d'une transaction.

Un autre élément qui me semble approprié est que la majorité du travail de concertation auquel j'ai participé touche les transactions potentielles. J'ai rencontré des clients, avec la permission du chemin de fer vendeur et de l'acheteur éventuel et je leur ai demandé comment ils voient la situation, quelles sont leurs préoccupations, etc. Beaucoup d'entre eux ont peur. Ceux qui avaient un bon service, s'ils se trouvent le long de la ligne principale d'un chemin de fer et qu'ils aiment le service qu'on leur donne, ne sont pas les plus heureux de cette transaction. Ceux qui se trouvent le long d'un embranchement secondaire d'un chemin de fer dont la réputation de service n'est pas très bonne sont souvent contents de cette transaction. La majorité se situe entre ces deux extrêmes.

Je pense que ce qui les inquiète le plus, c'est simplement l'inconnu, le changement dans le statu quo. Quand je suis revenu pour le financement de la deuxième tranche, et qu'ils ont connu les gestionnaires et ont vu les bons comme les mauvais côtés du changement de gestion, j'ai constaté qu'ils étaient généralement plus satisfaits de l'entreprise qui exploite le chemin de fer secondaire que du transporteur qui assurerait auparavant le service. Mais il y a toujours des exceptions.

Est-ce que cela répond à toutes vos questions?

Le sénateur Forrestall: Sauf si vous savez s'il serait préférable que j'encourage un nouvel acheteur à demander une charte provinciale ou fédérale.

[Text]

Mr. Banks: As I understand it, chartering provincially would allow more flexibility in the use of labour, which is, I believe, central to the ability of a shortline to offer competitive service.

Senator Forrestall: The province would have to write a specific piece of legislation. I do not think there is anything that could be amended. It would give the province a chance to write a modern statute that would look after some of the concerns expressed by Senators Graham, Stewart and Spivak about safety, clean air and all that type of thing.

I appreciate what you are saying. For me as a layman these are all lofty concepts.

The Chairman: Would you agree that the real value in a railroad is its earning capacity, not its book value?

Mr. Banks: I guess that depends on the situation that you are in. The nature of the marketplace for financing these transactions has changed over the last couple years in particular. There are less leveraged transactions. Bankers who have been approached by a shortline or regional railroad wanting to raise money for expansion or rehabilitation have come to us and said that they do not want to finance this company on the basis of its projected going concern value and ask us what we think this company would be worth in the event that the enterprise "failed".

The Chairman: So there would be a two-way street. Senator Stewart referred to it. We have the situation where this railway buys up thousands of yards of Pink Beach, half of downtown Sydney, break-up value, salvage value and everything else and, of course, after going through the whole thing closes it down. We had a situation like that in Canada. That scares some people a lot of the time.

On the other hand, when you talk about financing it would seem to me that it is a two-way street. Regardless of how optimistic I am of making a bundle of money out of operating that railroad, I also would try to gauge my bid a little bit closer to what would happen, regardless of my optimism, if the thing went broke. So it could either be a scam or it could be good business prudence to bid somewhere close to the asset value.

Mr. Banks: That is true and, as I do not have to tell senators, it is very hard to regulate behaviour, and that is the problem, because you are dealing with the behaviour of entrepreneurs who, by their very character, believe in their projections and have faith that they can accomplish what to others might appear impossible.

The Chairman: Colleagues, with your permission I would like to call Mr. Dempsey back and then we will adjourn for lunch. Thank you very much, Mr. Banks.

Would you like to proceed, Mr. Dempsey.

Mr. Dempsey: Thank you, Mr. Chairman. I do not want to take long. I had not had a chance to read Mr. Bank's com-

[Traduction]

M. Banks: D'après moi, la charte provinciale lui donnerait plus de souplesse dans l'utilisation de la main-d'oeuvre, ce qui est je crois, essentiel à la capacité d'un chemin de fer secondaire d'offrir un service concurrentiel.

Le sénateur Forrestall: La province devrait préparer une loi particulière. Je ne pense pas qu'il y en a une qui pourrait être modifiée. Je donnerais à la province la possibilité de préparer une loi moderne qui réglerait certaines des préoccupations exprimées par les sénateurs Graham, Stewart et Spivak sur la sécurité, la pollution de l'air et toutes ces questions.

Je comprends bien ce que vous dites. Comme je ne suis pas expert dans ce domaine, pour moi, ce sont tous des concepts qui me dépassent.

Le président: Êtes-vous d'accord pour dire que la valeur réelle d'un chemin de fer est sa capacité de générer des revenus, et non sa valeur aux livres?

M. Banks: J'imagine que cela dépend de la situation. La nature du marché sur lequel se financent ces transactions a évolué, surtout au cours des dernières années. Les risques sont moins élevés. Des banquiers à qui des compagnies de chemin de fer régionales ou secondaires se sont adressées pour obtenir de l'argent à des fins d'expansion ou de remise en valeur nous ont déclaré qu'ils ne souhaitaient pas financer telle ou telle compagnie à cause de sa valeur d'exploitation prévue et ils nous ont demandé ce que nous pensions que vaudrait cette compagnie si l'entreprise «échouait».

Le président: Ce serait donc une arme à double tranchant. C'est ce qu'a dit le sénateur Stewart. Il y a le cas de cette compagnie de chemin de fer qui a acheté des milliers de voies de triage à Pink Beach, la moitié du centre-ville de Sydney, avec la valeur de liquidation, la valeur de récupération et tout le reste; et, naturellement, au bout de tout ce processus, l'entreprise a fermé ses portes. Nous avons eu une situation semblable au Canada. Cela effraie beaucoup les gens.

D'autre part, lorsqu'il est question de financement, il me semble que ce soit là une arme à double tranchant. Même si je crois que l'exploitation du chemin de fer me rapportera beaucoup d'argent, il me semble que j'essaierais de tempérer cet optimisme et de voir un peu ce qui se passerait si l'entreprise faisait faillite. Ainsi, cela pourrait constituer une entreprise risquée ou il pourrait être au contraire avisé d'évaluer mon investissement en tenant davantage compte de la valeur d'actif.

M. Banks: Je suis parfaitement d'accord avec vous et, comme les sénateurs le savent fort bien, il est très difficile de moduler un comportement, et c'est justement là le problème, nous avons affaire à des entrepreneurs qui, de par leur nature même, croient en leurs prévisions et sont confiants de pouvoir accomplir ce qui, pour d'autres, serait du domaine de l'impossible.

Le président: Avec votre permission, j'aimerais, avant que nous nous quittions pour le lunch, donner de nouveau la parole à M. Dempsey. Je vous remercie de votre intervention, monsieur Banks.

Monsieur Dempsey, la parole est à vous.

M. Dempsey: Merci monsieur le Président. Je ne voudrais pas être trop long. J'ai pris connaissance des observations de

[Text]

ments before this morning. I was not familiar with Mr. Bank's work. Let me just read you a few blurbs out of his statement that pertain to me and my statement.

On page 6 he says:

The most significant characteristic of Mr. Dempsey's statement is that it is tendered as though through a time warp . . .

That is the most significant characteristic of my statement.

At the bottom of the full paragraph on page 7 he says:

—the overstatements he makes reduce the credibility of his testimony . . .

On page 9 he summarizes what I have said and says "this is a patent exaggeration". My views, like those of anyone, are entitled to be criticized. That is fair.

I did not know that Mr. Banks was a neutral advisor to this committee. It is not suggested by the tenor of his comments. This document is written more as an adversarial or an advocacy document than neutral advice to a legislative body. I know Mr. Banks has worked for a number of railroads and his firm is a member of the American Shortline Railroad Association, but if I were he and writing this document, I do not think I would write it this way.

However, let me respond to each of his allegations as they pertain to me. The most significant characteristic of my statement, according to Mr. Banks, is that it is tendered as though through a time warp. If, by that, he means that I remember a day when government played a responsible role in protecting the public interest in transportation, then I plead guilty.

On page 7 he says:

—the overstatements he makes reduce the credibility of his testimony . . .

This one I find a little offensive. It is a bit arrogant but it is a clever debating technique. He goes through a number of things which he thinks that I believe. "Mr. Dempsey appears to argue for", he says. Then he goes on, "Mr. Dempsey altogether ignores"; then, "Mr. Dempsey evidently finds it objectionable". He set up some strawmen. I have not advocated any of that. Then he says, "The overstatements he makes reduce the credibility of his testimony". Well, the overstatements are not the overstatements that I made. These are summaries of what he thinks I think, and if those are overstatements, then they undermine someone's credibility here. That is undoubtedly true.

I have not given my testimony under oath, but I have given it as if it were under oath. Everything I have told you is true to the best of my ability. I have never testified on behalf of a labour union or before any legislative body in my career, and all of my professional career has been devoted to transportation.

He says in the next sentence that I am evidently unaware of the realities of the rail road industry in Canada. Well, my curriculum vitae is in there. If you look at it you will see that I received a grant in your Department of External Affairs to

[Traduction]

M. Banks seulement ce matin. Je ne sais pas très bien en quoi consiste au juste le travail de M. Banks. Laissez-moi vous lire quelques extraits de la déclaration de M. Banks qui me concernent plus particulièrement.

Il dit à la page 6:

(Traduction) La principale caractéristique de la déclaration de M. Dempsey est qu'elle semble sortie tout droit d'une autre époque . . .

C'est là la principale caractéristique de ma déclaration.

À la fin du long paragraphe de la page 7, il dit:

—(traduction) ses affirmations extravagantes enlèvent de la crédibilité à son témoignage . . .

À la page 9, il résume mes propos en disant qu'il s'agit de «pures exagérations». Comme tout le monde, mes opinions peuvent toujours être critiquées. Ce sont les règles du jeu.

J'ignorais que M. Banks a fait fonction de conseiller indépendant auprès du comité. Cela ne transparaît pas dans ses propos. Son exposé est plus un plaidoyer ou un document accusateur qu'un relevé de conseils impartiaux donnés à un organe législatif. Je sais que M. Banks a travaillé pour plusieurs compagnies de chemin de fer et que son entreprise est membre de l'American Shortline Railroad Association, mais je ne crois pas que, si j'avais été à sa place, j'aurais rédigé ce document comme il l'a fait.

Permettez-moi néanmoins de réfuter chacune des affirmations erronées qu'il a faites à mon sujet. La principale caractéristique de ma déclaration, selon M. Banks, est qu'elle semble sortie tout droit d'une autre époque. S'il veut dire par là que je me souviens d'une époque où le gouvernement a pris à coeur les intérêts du public dans le domaine du transport, je me rends à ses raisons.

Il dit à la page 7:

—ses affirmations extravagantes enlèvent de la crédibilité à son témoignage . . .

Je trouve cette déclaration un peu blessante. Il y a là une pointe d'arrogance, mais j'avoue que c'est une tactique intelligente. Il me fait dire de nombreuses choses. «M. Dempsey semble soutenir que . . .» «M. Dempsey ignore tout compte fait . . .» Ou encore, «Naturellement, M. Dempsey trouve cela inadmissible.» Il avance quelques hypothèses bidons. Je n'ai jamais pris de telles positions. Puis, il ajoute: «Ses affirmations extravagantes enlèvent de la crédibilité à son témoignage.» Eh bien, s'il y a exagération, cela ne vient pas de moi. Il résume ce qu'il croit que je crois, et s'il s'agit d'exagérations, ce n'est pas ma crédibilité qui est en cause. Cela ne fait pas de doute.

Je n'ai pas témoigné sous serment, mais j'ai fait comme si j'étais sous serment. Tout ce que je vous ai dit est vrai, au mieux de mes connaissances. Je n'ai jamais de toute ma carrière été appelé à témoigner pour le compte d'un syndicat ou devant un organe législatif, et j'ai passé toute ma carrière dans le domaine du transport.

Il affirme dans la phrase suivante que je ne connais évidemment pas les réalités de l'industrie ferroviaire au Canada. Eh bien, vous avez mon curriculum vitae. Si vous y jetez un coup d'oeil, vous constaterez que j'ai reçu une subvention de votre

[Text]

research all modes of Canadian transportation. That study has been published. I have appeared as a speaker before the Canadian Transportation Lawyers Association on a couple of occasions. I lived in Canada for a good part of two years. I am not totally unaware of the transportation environment in this wonderful country.

On page 9, finally, he starts with some specifics. In the middle of the page he says:

Limitations of time and resources preclude a rejoinder to every aspect of Mr. Dempsey's testimony . . .

In the bottom paragraph of page 9 he says:

Early in his statement, Mr. Dempsey suggests that the recent expansion of shortline activity in the United States constitutes an "uncontrolled development". This is patently an exaggeration.

Go back and look at pages 2 and 3 of what I said. I said that if you want to file for a shortline spin-on, as of 1985 there was a class exemption created by the Interstate Commerce Commission. You need only file a seven-day notice prior to its automatic approval. And in Appendix I give you one of these seven-day notices as an example.

I maintain that the development of shortlines is virtually completely uncontrolled. I do not think that it is an exaggeration.

He goes on in the next page to show why it is controlled and his reasoning is not so much that the Interstate Commerce Commission controls it. He does not make that argument. He makes an argument that 17 per cent of the shortline railroads are owned by governments. Okay, some states have decided to pick up some of this trackage because it is the only way they will have any control over their transportation destiny. But 83 per cent of the trackage is totally uncontrolled. I could go on, but I will not do that.

Let me offer to take this document and respond in writing to the committee to each of the points that he makes. If that is acceptable to the committee I would ask that it be placed on the record. I will not take up any more of your time except to respond to questions.

The Chairman: I do not think that anyone in this room, regardless of where the consultants come from, would have wanted to deny themselves the testimony of you or Mr. Banks, because it has stimulated our thinking. We will get your opinions and we will send them to Mr. Banks. Mr. Banks will get them back to us.

Senator Davey: Mr. Dempsey was, I thought, gracious in his presentation. He omitted a phrase at page 9 which I must say I found very offensive. Mr. Banks said:

[Traduction]

ministère des Affaires extérieures afin d'effectuer des recherches sur tous les modes de transport canadiens. Cette étude a été publiée. J'ai prononcé à quelques occasions des allocutions devant la Canadian Transportation Lawyers Association. J'ai vécu au Canada pendant presque deux ans. Je ne suis donc pas tout à fait ignorant de la situation du transport dans ce merveilleux pays.

Enfin à la page 9, il devient plus précis. Au milieu de la page, il dit:

(Traduction) Le manque de temps et de ressources nous empêchent de répliquer à tous les aspects du témoignage de M. Dempsey . . .

Au dernier paragraphe de la page 9, il dit:

(Traduction) Au début de son exposé, M. Dempsey laisse entendre que la récente expansion des chemins de fer secondaires aux États-Unis constitue un «développement incontrôlé». Cela est une pure exagération.

Revenons en arrière et voyons ce que j'ai dit aux pages 2 et 3. J'ai dit que si vous vouliez présenter une demande de création d'un chemin de fer secondaire —jusqu'en 1985, il existait une exception objective qui avait été établie par Interstate Commerce Commission—, vous n'aviez qu'à donner un avis de sept jours et la demande était automatiquement approuvée. À l'appendice I, je vous ai donné en exemple un de ces avis de sept jours.

Je maintiens que le développement des chemins de fer secondaires a été pour ainsi dire complètement incontrôlé. Je ne crois pas qu'il est exagéré de parler ainsi.

Il poursuit à la page suivante en expliquant pourquoi ce développement a été au contraire contrôlé. La base de son argumentation n'est pas tant que ce contrôle provient de l'Interstate Commerce Commission. Il ne va pas jusque-là. D'après lui, 17 p. 100 des chemins de fer secondaires sont contrôlés par les gouvernements. Je ne nie pas que certains États ont décidé d'acquiescer certains de ces réseaux parce que c'était le seul moyen qu'ils avaient d'avoir la mainmise sur leur avenir dans le domaine des transports. Mais 83 p. 100 des réseaux ferroviaires ne sont pas contrôlés du tout. Je pourrais parler encore longtemps, mais je vais m'arrêter ici.

J'aimerais que vous me permettiez de répondre par écrit à chacun des points avancés par M. Banks et d'en rendre compte au comité. Si le comité n'y voit pas d'inconvénient, je demanderais que cela figure dans le compte rendu des délibérations. Je ne prendrai pas davantage de votre temps, sauf pour répondre à vos questions.

Le président: Je ne crois pas que personne d'entre nous, peu importe les organismes pour lesquels nous travaillons, aurait aimé être privé de votre témoignage et de celui de M. Banks puisque vous avez vraiment stimulé notre réflexion. Nous attendons vos commentaires et nous les transmettrons à M. Banks. M. Banks nous les retournera.

Le sénateur Davey: À mon avis, M. Dempsey a été poli au cours de sa présentation. Il a oublié de mentionner une phrase à la page 9 que je trouve, pour ma part, très blessante. M. Banks dit:

[Text]

We find it curious that he would complain in a Canadian forum lacking jurisdiction with the conduct of an administrative body in another country.

I find that a very offensive statement and I want to make it very clear, speaking for myself and, I hope, all of us, that Mr. Dempsey is indeed welcome here. He has made a great contribution.

Hon. Senators: Hear, hear!

The Chairman: Thank you very much.

Ladies and gentlemen, we have lost a bit of control here. We are going to move all other witnesses ahead to 3:30, 4:00 or 4:30. That is good John Wayne decisive timing, for the reasons mentioned above.

Senator Graham: Maybe we could look at 3:30 as the target.

The Chairman: Yes, that is under the optimistic scenario.

Senator Graham: Could we instruct the witnesses and ask our officials to be ready for 3:30?

The Chairman: Yes. That is agreed. We will do that.

The committee adjourned.

At 4 p.m. the committee resumed.

The Chairman: Honourable senators, we have sent around a revised schedule. I appreciate the patience of those who have had their times changed.

Our steering committee has agreed that our next meeting will be Tuesday, February 18. We are assuming that these are the last of the witnesses to be heard.

Our next witness is Dr. John Heads, of the Transport Institute of the University of Manitoba. I would ask for a motion to table that which is entitled "University of Manitoba Transport Institute, Shortline Railways, Experience in the United States and Canada." It is written by Dr. Heads with coauthors Arthur Wilson and Dennis Tolliver. May I have a motion to have this tabled?

Honourable Senators: Agreed.

Mr. Chairman: Please proceed.

Dr. John Heads, Director, Transport Institute, University of Manitoba: Mr. Chairman and honourable senators, I thank you for this invitation to appear before your committee. I have already sent in advance the text of my remarks, and I will not go verbally through the text in its entirety. I am Director of the Transport Institute of University of Manitoba. My previous background is indicated in the text of the paper I have submitted. I must confess to Senator Spivak that I am also an economist. I am an economist from Manitoba, the same province Senator Spivak is from, and therefore no doubt that throws a different complexion on matters.

In respect of your subject today I was the coauthor of the report that has just been accepted as a reference document by the committee. This was my main exposure to the shortline issue. I am obviously not going to talk to you today about experience in the United States because you have already had many expert witnesses from the U.S. in that area. Similarly I am not an authority on the economy or operating conditions of the 230 miles of rail line between Truro and Sydney. Again,

[Traduction]

(Traduction) Nous trouvons étrange qu'il aille se plaindre devant un groupe qui n'a aucun pouvoir sur la conduite d'un organisme administratif d'un autre pays.

Je trouve cela très offensant et je voudrais préciser, en mon nom et, je l'espère, au nom de toute l'assistance, que nous avons été heureux d'accueillir M. Dempsey. Il a fait une excellente intervention.

Les sénateurs: Bravo!

Le président: Merci beaucoup.

Mesdames et messieurs, nous sommes quelque peu en retard. Nous allons reporter l'apparition de tous les autres témoins à 3 h 30, 4 h ou 4 h 30. John Wayne n'aurait pas été plus rapide sur la gâchette.

Le sénateur Graham: On pourrait peut-être se fixer 3 h 30.

Le président: Oui, dans le meilleur des cas.

Le sénateur Graham: Pourrions-nous prévenir les témoins et demander à notre personnel d'être prêt pour 3 h 30?

Le président: Oui, d'accord. C'est ce que nous ferons.

Le comité ajourne.

Le Comité reprend ses travaux à 16 h 00.

Le président: Honorables sénateurs, nous avons distribué un programme révisé. J'apprécie la patience de ceux qui ont vu leur horaire modifié.

Notre comité directeur est d'accord pour fixer la prochaine réunion au mardi 18 février. Nous supposons que ce seront les derniers témoignages à être entendus.

Notre témoin suivant est monsieur John Heads, de l'Institut des transports de l'Université du Manitoba. Je propose que soit déposé le document intitulé *University of Manitoba Transport Institute, Shortline Railways, Experience in the United States and Canada*. Cet ouvrage est écrit par monsieur Heads, avec la collaboration d'Arthur Wilson et de Dennis Tolliver. Puis-je déposer ce document?

Des sénateurs: Approuvé.

Le président: La parole est à vous.

M. John Heads, Directeur, Institut des transports, Université du Manitoba: M. le président et messieurs les honorables sénateurs, je vous remercie de m'avoir invité à témoigner devant votre Comité. Je vous avais déjà fait parvenir le texte de mes observations, par conséquent je n'en ferai pas une lecture exhaustive. J'occupe le poste de directeur de l'Institut des transports de l'Université du Manitoba. Mes antécédents sont indiqués dans le texte du document que j'ai soumis. Je dois avouer au sénateur Spivak que je suis également économiste, du Manitoba, la même province que lui, et il ne fait aucun doute que cela jette un éclairage différent sur la question.

Pour ce qui est du sujet à l'ordre du jour, je suis un des auteurs du rapport que le Comité vient juste d'accepter comme ouvrage de référence. Cela fût mon principal contact avec la question des lignes de chemin de fer sur courte distance. Je ne vous entretiendrai évidemment pas de l'expérience acquise aux États-Unis puisque vous avez déjà entendu beaucoup d'experts américains dans ce domaine. Dans la même veine, je ne suis pas une autorité ni en matière d'économie ni pour ce qui est

[Text]

you will be getting plenty of information on this from other witnesses. I wish to comment on factors affecting the viability of shortlines and to draw, where appropriate, on the research we have carried out in respect to the Central Western Railway in Alberta and the Southern Rail Cooperative Limited in Saskatchewan. The Goderich-Exeter Railway has now received approval for the transfer of CN lines, but as of the moment the GER has not yet commenced operations and consequently nothing can be said of that. So ignoring the shortline railways that have existed in Canada for decades, like the Ontario Northland, the Algoma Central and B.C. Rail, basically we only have two shortlines of the new variety operating in western Canada, the Central Western and the Southern Rails Cooperative.

I now wish to address factors affecting shortline viability as listed in my text. First there is the question of management. It is quite clear that everyone understands fully that the important factors in management are to know how to run trains and to have good financial management. If I may quote, Mr. Chairman, your own remarks in front of the Senate where you identify these two factors as being crucial.

I think I would be remiss if I omitted the two lines of my text in which I state, on the basis of several meetings with the management of the Central Western Railway, it is my opinion that these requirements are fully met by that railway.

The second area to be addressed is capital availability. The operation of a shortline railway is a capital incentive. I illustrate this in my text with reference to the sums needed by the Central Western Railway, and I understand that you will be getting further information on that when the president of that railway makes his presentation later today. Initially shortlines in the United States had considerable difficulty in obtaining money, particularly as a number went bankrupt in the early days. However, with later experience of shortline railroads in the United States the financial performance has not been inferior to that of other economic activities. However, in respect of finance I would wish to stress one factor, that the Canadian shortlines were established under rather special financial situations and consequently they do not really provide any precedents for future shortlines. The CWR was regarded as a demonstration project with funding coming primarily from a non-interest bearing debenture provided by CN and a Government of Canada contribution, a contribution which is subsequently being paid back by the CWR. Similarly the Southern Rails Cooperative in Saskatchewan was also regarded as a demonstration project by the Province of Saskatchewan, which provided considerable financial assistance. I am afraid I am not familiar with the financial arrangements of the Goderich-Exeter Railway and consequently cannot comment.

The most important factor for any railway operation is, of course, to have an adequate traffic base. In the United States

[Traduction]

des conditions d'exploitation des 230 milles de voie ferrée entre Truro et Sydney. Encore une fois, vous aurez beaucoup d'information sur ce sujet, de la part d'autres témoins. J'aimerais faire des observations sur les facteurs qui influent sur la viabilité des lignes ferroviaires sur courte distance, puis vous parler, selon les besoins, de notre recherche sur le Central Western Railway (CWR), en Alberta, et la Southern Rail Cooperative Limited, en Saskatchewan. Le Goderich-Exeter Railway (GER) a reçu l'autorisation d'acquiescer les lignes du CN, mais à l'heure actuelle il n'a pas encore commencé ses opérations, et, par conséquent, il n'y a rien à dire là-dessus. Or, si nous faisons abstraction des lignes ferroviaires sur courte distance qui existent au Canada depuis des décennies, par exemple, B.C. Rail, Algoma Central et Ontario Northland, nous avons en réalité seulement deux lignes sur courte distance du nouveau type en exploitation dans l'Ouest du Canada, le Central Western Railway et la Southern Rails Cooperative.

J'aimerais maintenant traiter des facteurs qui affectent la viabilité des lignes sur courte distance, comme je le mentionne dans mon texte. En premier lieu, il y a la gestion. Tous savent bien qu'il importe de savoir comment exploiter un ligne de chemin de fer et en assurer une saine gestion financière. Je me permets, monsieur le président, de vous citer pour avoir qualifié ces deux facteurs comme étant cruciaux, devant les membres du Sénat.

Je ferais preuve de négligence si j'oubliais les deux lignes de mon document, où j'affirme, suite à plusieurs réunions avec la direction du Central Western Railway, que cette compagnie de chemin de fer satisfait entièrement à ces deux exigences.

Le deuxième point qu'il faut étudier est la disponibilité de capitaux. Une ligne ferroviaire sur courte distance est une entreprise à forte densité de capital. Dans mon document, j'illustre cet énoncé par une référence aux fonds dont le Central Western Railway a besoin, et, si je ne me trompe pas, vous aurez davantage d'information sur cet aspect lorsque le président de cette compagnie fera sa présentation, plus tard dans la journée. Au début, les lignes sur courte distance, aux États-Unis, ont éprouvé des difficultés considérables à obtenir des fonds, surtout parce qu'un bon nombre d'entre elles ont fait faillite durant les premières années de leur existence. Cependant, avec l'expérience, elles ont affiché une performance financière comparable à celle des autres activités économiques. Néanmoins, pour ce qui est de l'aspect financier, j'aimerais souligner qu'au Canada les lignes sur courte distance ont été créées dans des conditions financières plutôt particulières, et qu'elles ne peuvent conséquemment pas servir de précédent à la création future de telles lignes. Le CWR était un projet pilote financé principalement par une débenture du CN ne produisant pas d'intérêts et par une contribution du Gouvernement du Canada, contribution qui sera éventuellement remboursée par CWR. D'une manière similaire, la Southern Rails Cooperative, en Saskatchewan, était aussi un projet pilote de la Saskatchewan, qui a fourni une aide financière considérable. Je crains ne pas connaître suffisamment les arrangements financiers du Goderich-Exeter Railway, et je ne peux par conséquent pas émettre d'observations.

Ce qu'il y a de plus important pour tout type d'exploitation ferroviaire, c'est une solide base de trafic. Aux États-Unis, on

[Text]

it has been estimated that a minimum of 20 to 40 cars per mile of track per year is needed. I have been given verbal information to the effect that there are 25,000 carloads per annum on the Truro-Sydney line. This would give over 100 cars per mile of track per year. This is a very satisfactory traffic figure for a shortline operation. U.S. research has suggested that the probability of success for a shortline has increased when traffic is in both directions rather than predominantly inbound or outbound.

In respect to the two shortlines moving grain in the Canadian prairies, the traffic is almost entirely outbound grain although this is not at all dissimilar to the other branch lines run by CN and CP in this area. I understand that traffic on the Truro-Sydney line is much more varied, including local traffic and interchange at Truro and traffic in both directions. This would auger well for the viability of a shortline operation.

Shortlines interchanging with major rail carriers obviously have to strike a division of the revenues obtained from the traffic which is interchanged. The degree to which a shortline can arrange a profitable division of revenues is crucial to its viability. Unfortunately there is not much to be learned on this account from the CWR or the SRC. Both shortlines are carrying grain moved with government subsidy provided under the Western Grain Transportation Act. Government fixes the rates paid to the shortlines and it does not have to negotiate rates with major carriers. In other words, experience to date in Canada on the new shortlines does not provide guidance on the likely outcome of rate negotiations between shortlines and major carriers.

I turn now to customer relations. It is very sad in life that when something is good you cannot say very much about it other than it is good. The customer relations of shortline railways are quite clearly impressive. We have observed this personally in respect of CWR, and the literature documents this quite solidly. Nevertheless, in spite of those good customer relations, if the traffic starts disappearing on the line due to economic changes in industrial production, and so forth, obviously this will not safeguard the traffic for the shortline if the traffic disappears.

I should in passing correct an error in my text on customer relations. I state that I understand that two of the 11 elevators on the line were closed. I understood incorrectly; only one of the 11 elevators on the line has been closed. I had been told that a small Alberta Wheat Pool elevator at a meeting point had been closed but this is incorrect.

Turning to labour and operating costs, average weekly earnings in the railway industry in Canada are high, as shown by the figures quoted in my text. A Supreme Court of Canada ruling has determined that CWR is not under federal jurisdiction.

[Traduction]

estime qu'il faut au moins entre 20 et 40 wagons, par mille de voie ferrée, par année. On m'a dit que l'on compte 25 000 chargements de wagons complets par année, sur la ligne Truro-Sydney, ce qui équivaudrait à plus de 100 wagons par mille de voie, par année. C'est un volume de trafic très satisfaisant pour une ligne sur courte distance. Selon une recherche effectuée aux É.-U., les probabilités de réussite d'une ligne sur courte distance sont plus élevées lorsque le trafic se fait également en provenance et à destination de la ligne, plutôt que d'une manière prédominante dans un sens ou dans l'autre.

Quant aux deux lignes sur courte distance qui font le transport du grain dans les Prairies canadiennes, le trafic y est presque majoritairement en provenance de ces lignes, bien que cette situation ne soit pas tout à fait différente de celle des embranchements exploités par le CN et le CP dans cette région. Je sais que le trafic sur la ligne Truro-Sydney est beaucoup plus varié, et qu'il est composé d'un trafic local, de correspondances à Truro et d'un trafic en provenance et à destination de la ligne. Ce sont des conditions qui augurent bien pour la viabilité d'un service ferroviaire sur courte distance.

Les lignes sur courte distance qui ont des correspondances avec les gros transporteurs ferroviaires doivent de toute évidence partager les revenus tirés du trafic de correspondance. La viabilité d'une telle ligne repose beaucoup sur son aptitude à organiser un partage profitable des revenus. Malheureusement, l'expérience du CWR et de la SRC ne nous en apprend pas beaucoup sur ce point. Ces deux lignes assurent le transport subventionné du grain, en vertu de la *Loi sur le transport du grain dans l'Ouest*. C'est le gouvernement qui fixe les tarifs payés aux lignes sur courte distance, et il n'a pas à négocier de tarifs avec les gros transporteurs ferroviaires. Autrement dit, l'expérience acquise jusqu'à maintenant au Canada sur les nouvelles compagnies de chemin de fer sur courte distance ne permet pas de tirer de conclusion quant au résultat des négociations sur les tarifs, entre ces compagnies et les gros transporteurs.

J'aborde maintenant la question des relations avec les clients. Tout ce que l'on peut habituellement dire d'une chose qui va bien, c'est qu'elle va bien. Les relations qu'entretiennent les compagnies ferroviaires sur courte distance avec leur clientèle sont très impressionnantes. C'est ce que nous avons pu constater personnellement dans le cas de CWR, et la documentation disponible l'appuie solidement. Néanmoins, et malgré ces excellentes relations avec les clients, si le trafic commence à diminuer à cause de changements économiques dans la production industrielle, et ainsi de suite, ces bonnes relations ne suffiront pas à elles seules pour garantir un trafic acceptable.

En passant, j'en profite pour corriger une erreur, dans mon texte, sur les relations avec les clients. J'affirme, dans le document, que deux des onze éleveurs de la ligne étaient fermés, alors qu'un seul l'était. On m'avait dit qu'un petit éleveur du Alberta Wheat Pool, situé à une jonction ferroviaire, avait été fermé, mais cela est inexact.

Examinons maintenant les coûts de main-d'oeuvre et les coûts d'exploitation; les revenus hebdomadaires moyens dans l'industrie du transport ferroviaire au Canada sont élevés, comme l'illustrent les chiffres mentionnés dans mon texte.

[Text]

tion and therefore not subject to the Canada Labour Code. This means that union agreements with major railways do not apply when operations are sold to shortlines. In principle shortlines can therefore operate at lower wage levels than those paid by major railways. In practice shortlines claim their labour economies arise not so much from paying lower wages as from being able to use staff more efficiently between different occupations without the constraints of union demarcation requirements. At the same time, job satisfaction among employees can be greater with the more varied workload offered by a shortline. Labour unions are concerned that the establishment of shortlines will lead to reduced railway employment. However, this is not necessarily the case if the alternative to the shortline is rail line abandonment. You had this issue discussed quite effectively this morning and you were given figures illustrating the decline in railway employment in the U.S. In my text I quote comparable figures on the decline of railway employment in Canada. Any loss of employment caused by the establishment of shortlines would be very small against the overall trend of declining railway employment in Canada.

In terms of operating costs, CWR is probably operating at lower cost than the major railways in respect of labour and maintenance but there is one area where shortlines are at risk to higher cost levels. This relates to overall management costs. I suggest in the paper that the management structure of CWR is perhaps too large for a railway operating only 106 miles. In saying this I think the first people to agree with me would be CWR and this is one of the reasons why they have sought to expand their operations to include the former CP Coronation and part of the former CP Lacombe subdivisions. I understand CWR are not yet operating these two additional subdivisions, that it will only be a few weeks before this happens.

What can we learn from Canadian shortline experience that is applicable to the Truro-Sydney line? The initial response to this question might be—not very much. The two prairie lines are small grain hauling operations carrying much less traffic than the Truro-Sydney line. Both the prairie lines were assisted by governments in their setup. Neither company has had to negotiate revenue divisions with major carriers as their revenues are essentially paid from federal subsidies given under the Western Grain Transportation Act. The Truro-Sydney line is a very different operation from these, yet there are perhaps some lessons to be learned. Provided that the Truro-

[Traduction]

Selon un jugement de la Cour suprême du Canada, le CWR n'est pas sous juridiction fédérale et n'est conséquemment pas assujéti aux dispositions du Code canadien du travail. Cela signifie que les conventions conclues entre les syndicats et les gros transporteurs ferroviaires ne s'appliquent plus dans le cas des lignes qui sont vendues à des compagnies de chemin de fer sur courte distance. En principe, ces dernières pourraient avoir des échelles de salaires inférieures à celles pratiquées par les grosses compagnies de chemin de fer. Dans la pratique, les transporteurs sur courte distance affirment que leurs économies de main-d'oeuvre ne découlent pas autant des salaires inférieurs versés à leurs employés, que de l'aptitude de ces transporteurs à pouvoir utiliser leur personnel de manière plus efficace dans différentes fonctions, sans avoir à se plier aux exigences syndicales en matière de partage des tâches. En même temps, on peut observer un plus haut niveau de satisfaction chez les employés, en raison de la charge de travail plus variée qu'offrent les transporteurs sur courte distance. Les syndicats craignent que la création de compagnies de chemin de fer sur courte distance entraînera une réduction du nombre d'emplois dans le transport ferroviaire. Or, c'est probablement un moindre mal lorsqu'on sait que l'autre solution possible est l'abandon du tronçon. Cette question point a été traitée de façon très efficace ce matin et on vous a présenté des chiffres illustrant le déclin du nombre d'emplois dans l'industrie du transport ferroviaire aux États-Unis. Dans mon document, je donne des chiffres comparables sur la diminution des emplois ferroviaires au Canada. Toute perte d'emploi causée par la création de services ferroviaires sur courte distance serait relativement peu importante par rapport à la tendance générale de la diminution du nombre d'emplois dans le secteur ferroviaire au Canada.

Pour ce qui est des coûts d'exploitation, ceux du CWR sont probablement inférieurs à ceux des gros transporteurs lorsqu'il s'agit de la main-d'oeuvre et de l'entretien, mais il y a un secteur où les transporteurs sur courte distance risquent d'être confrontés à des coûts plus élevés; ce sont les coûts globaux de gestion. Dans mon ouvrage, je suggère que la structure de gestion du CWR est peut être trop importante pour une compagnie qui n'exploite que 106 milles de voie ferrée. Les premiers à être d'accord avec moi sur ce point sont sans doute les gens de CWR, et c'est une des raisons pour lesquelles ils songent à accroître leurs opérations afin d'inclure l'ancienne ligne Coronation ainsi qu'une partie des anciennes subdivisions Lacombe, du CP. Je sais que CWR n'a pas encore commencé à exploiter ces deux subdivisions, et que ce n'est qu'une question de quelques semaines avant qu'ils commencent.

Que pouvons-nous retenir de l'expérience des lignes de chemin de fer sur courte distance que nous pourrions appliquer à la ligne Truro-Sydney? A première vue nous serions tentés de répondre pas grand chose. Les deux lignes en service dans les Prairies sont deux petites entreprises de transport du grain, avec un trafic de beaucoup inférieur à celui de la ligne Truro-Sydney. Ces deux lignes ont reçu l'aide des gouvernements lors de leur création. Ni l'une ni l'autre n'a dû négocier un partage de revenus avec les gros transporteurs ferroviaires étant donné qu'elles tirent leurs revenus essentiellement de subventions fédérales accordées en vertu de la *Loi sur le transport du grain*

[Text]

Sydney line is operated by fiscally sound management with adequate capitalization and that the traffic base is maintained, the line could be operated as a shortline, probably at lower cost than the CN operation. The quality of service to customers would probably improve and the effects on labour need not be cataclysmic.

I close my presentation, however, with a word of warning: If the two prairie shortlines were to disappear the results would be undesirable but farmers could still truck grain to alternative rail points. Alternative rail service does not exist in that part of Nova Scotia presently served by the Truro-Sydney line. In other words, the disappearance of the shortlines in the prairies would still leave farmers with reasonable access to rail service.

This condition does not hold in the Truro-Sydney line. If the Truro-Sydney link becomes a shortline, CN would cease to have any obligations in respect of its operations unless it were to resume ownership or control of the line as explained in section 158(4)(a) of the 1987 National Transportation Act. Unless I misunderstand that legislation, CN would have an obligation only if it resumed ownership or control on a voluntary basis. The shortline would be under provincial jurisdiction and no longer the responsibility of the Government of Canada. Consequently, if the line ceased to be viable under shortline status, there would be no potential federal subsidy for the line even if its continued operation were required in the public interest.

There is therefore an air of finality about converting the Truro-Sydney rail link to shortline status, because the results of any financial failure would be much more severe than in the case of shortlines operating in the prairies. There must be some sympathy for those people in Nova Scotia who ask for a safeguard against the possibility of a shortline ceasing to operate within some specified time of the conveyance of the line from CN. In the prairies the majority of our grain lines are guaranteed to continue operations to the year 2000. Perhaps it may be possible to give some comparable guarantee on the Truro-Sydney line. That concludes my presentation.

Senator Graham: I have read the extensive writings of Dr. Heads, and he is indeed regarded as an authority, albeit perhaps in Canada because there are no other authorities in Canada on western operations. I would ask Dr. Heads whether or not he would agree that we are indeed plowing very new ground here with respect to the Truro-Sydney line.

Dr. Heads: I would agree.

Senator Graham: It is quite different from certainly the CWR and perhaps Goderich-Exeter line as well.

[Traduction]

de l'Ouest. Malgré que le fonctionnement de la ligne Truro-Sydney soit très différent de celui des deux lignes des Prairies, l'exemple de ces dernières renferme peut être des leçons intéressantes. Si l'exploitation de la ligne Truro-Sydney comporte une gestion financière saine et des immobilisations suffisantes, et si sa base de trafic est conservée, alors la ligne pourrait être viable comme service sur courte distance, probablement à un coût inférieur à celui du CN pour la même exploitation. La qualité du service irait probablement en s'améliorant, et les conséquences sur la main-d'oeuvre ne seraient pas nécessairement catastrophiques.

Je termine ma présentation avec une mise en garde: Si les deux services sur courte distance dans les Prairies venaient à disparaître, cela aurait des effets négatifs, mais les agriculteurs pourraient toujours faire transporter leur grain par camion vers d'autres points ferroviaires. Actuellement il n'existe pas d'autre service ferroviaire dans la partie de la Nouvelle-Écosse qui est desservie par la ligne Truro-Sydney. En d'autres mots, même si le service sur courte distance dans les Prairies disparaissait, les agriculteurs continueraient d'avoir un accès raisonnable à un service de transport par chemin de fer.

Ce n'est pas le cas pour la ligne Truro-Sydney. Si cette dernière devenait une ligne sur courte distance, le CN serait relevé de ses obligations relativement à l'exploitation de la Ligne, sauf s'il récupérait la propriété ou le contrôle de celle-ci, ce qui est expliqué à l'alinéa 158(4)a) de la Loi nationale de 1987 sur les transports. À moins que je ne me méprenne sur les dispositions de la Loi, le CN n'aurait d'obligations à l'égard de l'exploitation de la Ligne que s'il en récupérait la propriété et le contrôle sur une base volontaire. Transformée en ligne sur courte distance, la Ligne serait sous compétence provinciale et non plus fédérale. Par conséquent, si elle cessait d'être viable, on ne pourrait espérer aucune subvention du fédéral même si son maintien en exploitation était nécessaire dans l'intérêt public.

Il est important d'en venir à une décision en ce qui concerne la transformation de la ligne Truro-Sydney en ligne sur courte distance, parce que toute perte financière serait beaucoup plus grave dans le cas de cette ligne que dans le cas des lignes sur courte distance qui sont exploitées dans les Prairies. Il faut comprendre les habitants de la Nouvelle-Écosse qui demandent une garantie contre toute possibilité de fermeture d'une ligne sur courte distance dans un intervalle déterminé suivant la cession de la ligne par le CN. Dans les Prairies, nous avons la garantie que nos lignes de transport de grains continueront d'être exploitées jusqu'en l'an 2000. Il est peut-être possible d'assurer une garantie comparable dans le cas de la ligne Truro-Sydney. Ceci conclut ma présentation.

Le sénateur Graham: J'ai lu les multiples documents écrits par M. Heads qui est en effet considéré comme une autorité en matière d'exploitation ferroviaire dans l'Ouest, du moins peut-être au Canada parce qu'il n'y en a pas d'autres. Je demanderais à M. Heads s'il considère que le cas de la ligne Truro-Sydney est un cas très particulier.

M. Heads: Oui, ça l'est.

Le sénateur Graham: C'est également un cas bien différent de celui du CWR ou de la ligne Goderich-Exeter.

[Text]

Dr. Heads: It is very different from the CWR. I am not sufficiently familiar with the Goderich-Exeter to wish to make a definitive statement.

Senator Graham: Why is the Goderich-Exeter not operational? Is it because it is still before the Ontario Municipal Board?

Dr. Heads: I think it is still there. It takes quite awhile to negotiate the transfer of a railway line. The Coronation-Lacombe transfer to the CWR was approved by the NTA quite sometime ago. The company is not yet operating although it expects to do so shortly. Perhaps Mr. Payne might be able to comment more on that.

Senator Graham: On page 4 you say that it has been suggested that the minimum traffic density should be in the range of 20 to 40 cars per mile of track per year, and you say that it is your understanding that the Truro-Sydney line would give over 100 cars per mile of track per year which you say is a very satisfactory figure. Then why is CN having difficulty, in your estimation?

Dr. Heads: That is a very good question. I have looked at the CN presentation and it outlines the arguments in favour of shortlines but the presentation I have seen does not give any economic analysis of the precise conditions under Sydney-Truro.

Senator Graham: Further down the page you say traffic on this line, Truro-Sydney, is not confined to one commodity and the diversification on the types of traffic carried would tend to make the operation more stable than reliance on a single product as in the prairie shortlines. Again I have to ask the question: why is CN having difficulty in that respect?

Dr. Heads: My answer to your question would be that if I had access to the full figures on revenues and costs, I think I have had enough exposure to these issues to be able to analyze them. I do not have access to these statistics and I cannot answer your question. The statement that reliance on a large number of products is safer than reliance on one product, as in the case of grain in the prairies, I think is accepted. You are not in fact querying that statement. Indeed that argument has been developed quite extensively this morning.

Senator Graham: Let us talk specifically about the CWR. Were there any objections, for instance, from the province, municipalities, wheat pool shippers, the Chamber of Commerce, the unions?

Dr. Heads: I am not entirely sure I am capable of answering that question. You may have to ask it of Mr. Payne. However, I do know that initially a lot of the shippers were extremely unhappy about the establishment of the shortline. However, after several years of operation of the CWR they are quite definitely and objectively enthusiastic about the quality of service that they are getting.

The CWR operates a subdivision formally known of the Stettler subdivision of CN. That had long been regarded as a good candidate for abandonment, so I think it is possible that the province and the shippers were only too pleased to have a

[Traduction]

M. Heads: C'est effectivement un cas bien différent de celui du CWR; je ne connais toutefois pas suffisamment bien le cas de la ligne Goderich-Exeter pour pouvoir me prononcer.

Le sénateur Graham: Pourquoi la ligne Goderich-Exeter n'est-elle pas opérationnelle? Est-ce parce que ce cas est toujours devant la Commission des affaires municipales de l'Ontario?

M. Heads: Je crois que oui. Négocier la cession d'une ligne ferroviaire prend un certain temps. La cession de la ligne Coronation-Lacombe au CWR a été approuvée en vertu de la LNT il y a déjà quelque temps. La compagnie n'exploite pas encore la ligne mais elle croit qu'elle le fera très bientôt. Peut-être M. Payne pourrait-il élaborer sur ce sujet.

Le sénateur Graham: À la page 4, vous dites qu'on a suggéré que la densité de trafic minimale devrait se situer entre 20 et 40 wagons par mile de voie par année et vous dites également que vous estimez que la densité de la ligne Truro-Sydney serait de plus de 100 wagons par mile de voie par année, ce qui, selon vous, est très satisfaisant. Pourquoi le CN n'est-il pas tout à fait d'accord avec votre estimation?

M. Heads: C'est une très bonne question. J'ai examiné la présentation du CN, dans laquelle on souligne les avantages d'une ligne sur courte distance; toutefois, on ne trouve, dans cette présentation, aucune analyse des conditions précises qui prévalent dans le cas de la ligne Truro-Sydney.

Le sénateur Graham: Un peu plus loin, sur cette même page, vous dites que la ligne Truro-Sydney ne sert pas au transport d'un seul produit, comme c'est le cas dans les Prairies, et que cette diversification même de la marchandise transportée pourrait permettre de rendre l'exploitation plus stable. Encore une fois, je vous demande pourquoi le CN n'est pas tout à fait d'accord avec vous sur ce sujet?

M. Heads: Je vous répondrai en vous disant que si j'avais eu accès à tous les chiffres sur les revenus et les coûts, j'aurais pu être en mesure d'effectuer une analyse; mais je n'ai pas accès à ces statistiques et je ne peux répondre à votre question. Je crois que ce que j'ai affirmé à propos de la diversification de la marchandise transportée est bien accepté. Vous ne mettez pas en doute cette affirmation. De plus, ceci a été largement discuté ce matin.

Le sénateur Graham: Parlons plus particulièrement du CWR. Y a-t-il eu des objections de la part, par exemple, des provinces, des municipalités, des expéditeurs de blé, des chambres de commerce, des syndicats?

M. Heads: Je ne suis pas certain de pouvoir répondre à cette question. Peut-être faudrait-il le demander à M. Payne. Toutefois, je sais qu'au début, nombre d'expéditeurs étaient extrêmement mécontents de la décision de convertir la ligne en ligne sur courte distance. Toutefois, après plusieurs années d'exploitation de la ligne par le CWR, ils sont maintenant assez contents de la qualité des services dont ils bénéficient.

Le CWR exploite une subdivision qui était auparavant la subdivision Stettler du CN. Comme on a longtemps songé à abandonner l'exploitation de cette dernière, je crois qu'il est possible que la province et les expéditeurs n'aient été que trop

[Text]

shortline rather than no railroad at all. But, again, I would suggest that you ask that question of Mr. Payne.

Senator Graham: We are very appreciative of your warnings. They are well heeded. Incidentally, I would have hoped that you would have gone much beyond the year 2000 as far as guarantees are concerned. But much of the burden with respect to the responsibility will fall in the hands of the provinces, and I do not believe the provinces understand what is happening. Certainly that was evident the other day when the provincial Minister of Highways from Nova Scotia made his presentation. He made a very forceful presentation, but he was not aware of the consequences in terms of inspection, regulations, the regulatory responsibilities and what we call the adjudicatory responsibilities and the consequential costs which would pertain to the individual provinces.

I am wondering whether it is time, before all the horses are out of the barn, that all of the provinces and provincial attorneys general, ministers of highways, ministers of development, and ministers of finance looked at this problem and came up with an overall strategy or plan to deal with this problem.

Dr. Heads: I cannot speak for Nova Scotia, and I apologize for being a prairie nationalist, but our government in Manitoba most certainly does understand these issues, and I think the same is true in Saskatchewan and Alberta.

Senator Graham: And I believe they are dealing with it in Alberta at the present time.

Dr. Heads: Yes. If you are looking at regulation from the standpoint of safety regulation, by far the most efficient method would be to have the Transport Canada rail safety organization inspect shortlines as well as CN and CP. At the moment the safety inspection of shortlines is the responsibility of the province, if the shortline is located purely within one province. But I would not have thought it would have been too difficult for the provinces to have negotiated an agreement with Ottawa to ensure that the safety inspections were carried out on a uniform basis by the federal safety inspectors.

Senator Graham: This morning Senator Forrestall asked one of the witnesses, I think it was our friend Mr. Banks, whether he would recommend incorporating under federal law or under provincial law. As I understand it, any so-called shortline operator would want to incorporate under provincial law. Would you agree with that?

Dr. Heads: I think that that is correct, yes.

Senator Graham: For the reasons as indicated.

Dr. Heads: And I think an important reason is that he is not then held responsible to operate under the requirements of the Canada Labour Code and specifically that the trade union agreements on wages do not apply.

Senator Graham: Thank you, Mr. Chairman.

Senator Frith: Safety too?

Dr. Heads: Safety too.

[Traduction]

contents d'avoir une ligne sur courte distance plutôt que de ne plus avoir de ligne ferroviaire du tout. Mais je vous suggère de poser la question à M. Payne.

Le sénateur Graham: On apprécie grandement vos conseils et recommandations et on en tient bien compte. Incidemment, j'aurais espéré que vous alliez plus loin que l'an 2000 en ce qui concerne les garanties d'exploitation. Cependant une grande partie des responsabilités incombera aux provinces et je ne crois pas que ces dernières soient bien au fait de ce qui est en train de se passer. Bien sûr, tout cela était évident, l'autre jour, lorsque le ministre de la Voirie a fait sa présentation, laquelle se voulait très énergique; toutefois, le Ministre n'était pas au courant des conséquences en termes d'inspection, de réglementation, de responsabilités de réglementation et de ce qu'on appelle responsabilités décisionnelles, ni des coûts connexes qui devraient être assumés par les différentes provinces.

Je me demande s'il ne serait pas temps que les provinces, les procureurs généraux des provinces, les ministres de la voirie, les ministres du développement (ministers of development) et les ministres des finances se penchent sur le problème et mettent au point un plan ou une stratégie pour en arriver à une solution.

M. Heads: Je ne peux pas parler pour la Nouvelle-Écosse et je m'excuse d'être un nationaliste des Prairies, mais je suis à peu près certain que le gouvernement manitobain est très au fait de ces questions, et je crois qu'il en est de même pour les gouvernements de la Saskatchewan et de l'Alberta.

Le sénateur Graham: Et je crois que ces questions sont présentement à l'étude en Alberta.

M. Heads: Oui. Si vous prenez la sécurité, la méthode de loin la plus efficace serait de confier au service de sécurité ferroviaire de Transports Canada, de concert avec le CN et le CP, le mandat d'inspecter les lignes sur courte distance. Présentement, l'inspection des lignes sur courte distance relève de la province lorsque ces dernières sont situées dans une seule et même province. Mais j'aurais cru qu'il n'aurait pas été trop difficile pour les provinces de négocier une entente avec Ottawa pour que les inspections de sécurité soient effectuées suivant les mêmes critères par des inspecteurs fédéraux.

Le sénateur Graham: Ce matin, le sénateur Forrestall a demandé à l'un des témoins, je crois que c'était notre ami M. Banks, s'il recommandait la constitution en société sous la législation fédérale ou sous la législation provinciale. Si j'ai bien compris, tout exploitant de lignes sur courte distance préférerait se constituer en société sous la législation provinciale. Êtes-vous d'accord avec cela?

M. Heads: Je crois que c'est bien cela, oui.

Le sénateur Graham: Pour les raisons évoquées?

M. Heads: Et je crois qu'une importante raison à cela est que l'exploitant n'est alors pas assujéti au Code canadien du travail ni aux ententes des conventions collectives visant les salaires.

Le sénateur Graham: Merci, Monsieur le président.

Le sénateur Frith: La sécurité aussi?

M. Heads: La sécurité aussi.

[Text]

Senator Frith: Less rigorous safety inspections?

Dr. Heads: I did not say that, senator.

Senator Frith: I am just asking. I meant it to be a question.

Dr. Heads: I just want to clarify. The safety responsibilities for a provincially incorporated railway rest with the province.

Senator Frith: I understand, and are they as rigorous as the national?

Dr. Heads: I am afraid I do not know because until approximately 1987, which was not very long after the establishment of CWR, the federal inspectors were cheerfully inspecting CWR. It was decided subsequently that they did not have the authority to do that and I am not familiar with the subsequent history. I would, however, add that the CWR was quite cooperative when the inspections were being made.

The Chairman: Before I recognize Senator Corbin and Senator Atkins, with reference to the bottom of page 7, Dr. Heads, I am a little bit confused. Your last paragraph reads:

If this link becomes a shortline, CN would cease to have any obligations in respect of its operations, unless it were to resume ownership or control of the line, as explained quite clearly in section 158(4)(a) of the 1987 National Transportation Act.

That section refers to a voluntary resumption of the line rather than being forced by the Government of Canada.

Dr. Heads: That is correct, Mr. Chairman. I felt I had not made that as clear as I could have done in the text. I tried to clarify it in my verbal explanation. Thank you for making that clear.

The Chairman: You go on to say:

The shortline would be under provincial jurisdiction and no longer the responsibility of the Government of Canada.

If CN was to voluntarily resume operations it would not be under provincial responsibility.

Dr. Heads: Not if CN voluntarily resumed operations. I have obviously, Mr. Chairman, been guilty of a lack of clarity in explaining what I meant here. If CN sells a shortline to a railway under provincial jurisdiction, CN no longer has any obligations, unless, out of the goodness of its heart, it decides to resume ownership or control voluntarily at some subsequent date. Quite clearly, if a shortline got into financial trouble, one would not expect CN to come forward and voluntarily offer to resume ownership or control.

[Traduction]

Le sénateur Frith: Des inspections de sécurité moins rigoureuses?

M. Heads: Ce n'est pas ce que j'ai dit, Monsieur le sénateur.

Le sénateur Frith: C'est une question seulement.

M. Heads: Je veux simplement éclaircir le point suivant. Les responsabilités en matière de sécurité d'une compagnie de chemin de fer constituée en société sous la législation provinciale relèvent de la province.

Le sénateur Frith: Je comprends. Est-ce que les compagnies constituées sous législation provinciale effectuent des inspections aussi rigoureuses que les compagnies de compétence fédérale?

M. Heads: Je ne suis pas en mesure de répondre parce que jusqu'aux environs de 1987, soit peu de temps après la formation de Central Western Railway (CWR), les inspecteurs fédéraux procédaient à de minutieuses inspections à la CWR. Par la suite, il a été décidé que ces derniers n'avaient pas l'autorité requise pour effectuer ces inspections; je ne sais toutefois pas ce qu'il en est advenu par la suite. J'aimerais cependant préciser que la CWR a offert toute sa collaboration au moment des dites inspections.

Le président: Avant de donner la parole aux sénateurs Corbin et Atkins, j'aimerais préciser que je ne comprends pas très bien le texte qui apparaît au bas de la page 7. Le dernier paragraphe de cette page se lit comme il suit:

Si cette ligne devient une ligne sur courte distance, le CN serait dégagé de toute responsabilité quant à son exploitation, sauf s'il récupère la propriété ou le contrôle de la ligne de chemin de fer, comme l'explique clairement l'alinéa 158(4)a) de la *Loi nationale de 1987 sur les transports*.

Cet alinéa traite de la remise en service volontaire d'une ligne de chemin de fer, et non d'une remise en service imposée par le Gouvernement du Canada.

M. Heads: C'est exact, Monsieur le président. J'avais le sentiment de ne pas avoir été aussi clair que possible dans le texte. J'ai tenté de clarifier cette question par une explication verbale. Je vous remercie d'avoir éclairci ce point.

Le président: Vous poursuivez votre texte en indiquant ce qui suit:

La ligne sur courte distance relèverait d'une autorité provinciale et ne serait plus la responsabilité du gouvernement du Canada.

Si le CN devait de lui-même reprendre l'exploitation de cette ligne, cette dernière ne relèverait pas d'une autorité provinciale.

M. Heads: Pas si le CN reprenait de lui-même l'exploitation de cette ligne. De toute évidence, monsieur le président, j'ai fait preuve d'un manque de clarté dans mes explications. Si le CN vend une ligne sur courte distance à une compagnie de chemin de fer relevant d'une autorité provinciale, le CN se dégage alors de toute responsabilité, à moins qu'elle ne décide, par grandeur d'âme, de reprendre, à une date ultérieure, la propriété ou le contrôle de cette ligne de chemin de fer. Pour être plus clair, si une ligne sur courte distance éprouve des dif-

[Text]

Consequently, effectively I would think that if a shortline is sold by CN to a railway under provincial jurisdiction, that would, for all intents and purposes, be the end of any federal jurisdiction over that line.

Senator Frith: It would be clearer if one put a bracket in front of "unless" and after "Transportation Act". That is what you meant.

Dr. Heads: You are quite right and I accept that clarification. That would make it better.

Senator Atkins: Are you suggesting that when that happens the federal government would withdraw its subsidy?

Dr. Heads: I am saying that there would be no provision for federal government subsidy once the line came under provincial jurisdiction.

Senator Atkins: So there would not be any subsidy?

Dr. Heads: Yes.

Senator Corbin: My question is of a general nature. I would like to ask the witness if he believes that the Canadian legislation regulating railway transport is unduly top heavy, too bureaucratized or what have you, as compared to what appears to be a much more simple and more readily applicable U.S. legislative frame as it pertains specifically to the so-called local lines.

You have had the opportunity to serve on the Canadian Transport Commission. Over the years you have probably picked up experience which may or may not have led you to conclude that we are over-regulated here in Canada compared to the American context. If you were to rewrite the legislation today in terms of new opportunities, in terms of these local lines, what would you do to the act, if anything?

Dr. Heads: I have not given that question the consideration it would probably deserve because obviously the question is hypothetical in the sense that I do not have that power. From my years with the Canadian Transport Commission I believe that the conditions for branch line abandonment, and certainly the conditions for the establishment of shortlines, are much more generous now than they were prior to the 1987 act. Prior to the 1987 act there was no legislative requirement for shortlines in any event. So I believe that the situation is now more generous. It is now easier to abandon lines and establish shortlines than it used to be.

Senator Corbin: You feel it is adequate?

[Traduction]

ficultés financières, on ne doit pas s'attendre à ce que le CN offre spontanément de reprendre la propriété ou le contrôle de cette ligne de chemin de fer.

Par conséquent, je penserais effectivement que la vente, par le CN, d'une ligne sur courte distance à une compagnie de chemin de fer de compétence provinciale signifierait, à toutes fins utiles, la fin de toute autorité fédérale en ce qui a trait à cette ligne.

Le sénateur Frith: Le texte serait plus clair si l'on mettait un crochet devant le mot «sauf» et après les mots «Loi sur les transports»; c'est bien ce que vous avez voulu dire.

M. Heads: C'est bien cela et j'accepte cet éclaircissement. Le texte serait ainsi amélioré.

Le sénateur Atkins: Voulez-vous dire que, dans une telle situation, le gouvernement fédéral ne verserait plus de subventions?

M. Heads: Je dis qu'aucune disposition ne prévoirait le versement de subventions par le gouvernement fédéral, une fois la ligne de chemin de fer sous compétence provinciale.

Le sénateur Atkins: Aucune subvention ne serait donc versée?

M. Heads: C'est exact.

Le sénateur Corbin: J'aimerais poser une question d'ordre général. J'aimerais demander au témoin s'il estime que la législation canadienne relative au transport ferroviaire est trop stricte, trop bureaucratisée, et que propose-t-il, par rapport à ce qui semble constituer, aux États-Unis, un cadre législatif beaucoup plus simple et beaucoup plus facile à appliquer en ce qui concerne précisément les lignes de chemin de fer dites locales.

Vous avez déjà travaillé au sein de l'Office national des transports du Canada. Au fil des ans, vous avez probablement acquis une expérience qui vous a ou ne vous a pas conduit à conclure que nous sommes trop réglementés, ici, au Canada, comparativement aux lois régissant le territoire américain. Si, aujourd'hui, vous deviez rédiger de nouveau la législation ferroviaire en prenant en considération de nouvelles occasions d'affaires, ces lignes de chemins de fer locales par exemple, quelles modifications apporteriez-vous à la Loi, le cas échéant?

M. Heads: Je n'ai pas accordé à cette question toute l'attention qu'elle mérite parce qu'elle est, de toute évidence, hypothétique du fait que je n'ai pas ce pouvoir. Les années que j'ai passées au sein de l'Office national des transports m'ont amené à croire que les conditions devant être réunies pour autoriser l'abandon d'embranchements, et assurément les conditions autorisant l'abandon de lignes sur courte distance, ont été considérablement assouplies en comparaison de ce qu'elles étaient avant l'adoption de la Loi de 1987. Aucune exigence législative ne régissait les lignes sur courte distance avant l'adoption de ladite loi. C'est la raison pour laquelle je crois que la situation actuelle offre davantage de souplesse. Il est maintenant beaucoup plus facile d'abandonner certaines lignes de chemin de fer et d'établir des lignes sur courte distance.

Le sénateur Corbin: Croyez-vous que ce soit une bonne chose?

[Text]

Dr. Heads: I was critical at the time, and still am, of the limitation of 4 per cent abandonment. I would also be critical, personally, of the freezing of so many prairie lines to the year 2000. I personally would not have frozen quite as many as are frozen at the moment.

Senator Corbin: You are an economist by training.

Dr. Heads: Yes.

Senator Corbin: Where do you bring down the line in terms of the so-called political interest and the economic imperatives in a question such as the Truro-Sydney line, or does it enter at all into your consideration of a specific issue? We have a Canadian tradition which, I venture to say, is somewhat quite different from the so-called American free enterprise system. I would like to have your view on this. To what extent would you be inclined to take into account, beyond the strict economic considerations, the regional interests, the labour interests, regional development and other factors of that nature, as a Canadian?

Dr. Heads: Thank you for that, "as a Canadian", in view of the fact that I still have a northern English accent and will for the rest of my life.

The question you raise is a very interesting one. I am in fact currently doing a research project for Transport Canada on the role of transport in regional development. I personally believe that transport should not be left purely to market forces because I believe that certain minimum quantities of transport have to be provided to allow for economic development in the various regions of Canada.

However, the result of my research so far is that the use of transport as a tool for regional development is now much less popular than it was 20 years ago and that people are tending to view transport very much as an industry just like any other industry and tending to neglect the historical development role of transport.

The Chairman: Just within the last week the Minister of Transport announced the formation of a committee to bring in recommendations, this being the year of the review of the National Transportation Act, as I understand it. You would certainly be invited to testify before that committee. Senator Corbin was asking what specific changes you would want to see in the 1987 act.

Dr. Heads: Mr. Chairman, I have in fact been approached by that committee to help them with their work and I think I might be in a conflict of interest situation if I answered that question at this point.

Senator Stewart: Did I correctly hear the word "neglect"? If you used the word "neglect", do you mean that some time ago transportation was regarded as an important means of

[Traduction]

M. Heads: Je n'étais pas d'accord à ce moment, pas plus qu'aujourd'hui d'ailleurs, avec la limite de 4 pour 100 fixée relativement à l'abandon de lignes de chemin de fer. Personnellement, je m'opposerais aussi au gel, jusqu'à l'an 2000, d'autant de lignes de chemin de fer dans la région des prairies. En ce qui me concerne, je n'aurais pas édicté le gel d'un aussi grand nombre de lignes.

Le sénateur Corbin: Vous êtes économiste, de par votre formation.

M. Heads: Oui.

Le sénateur Corbin: Où traceriez-vous la ligne de démarcation entre ce que l'on appelle les enjeux politiques et les impératifs économiques dans le cas d'une question telle que la ligne Truro-Sydney, ou n'en tenez-vous aucun compte lorsque vous vous penchez sur une question particulière? La tradition canadienne est, si j'ose dire, quelque peu différente du système de libre entreprise existant au États-Unis. J'aimerais connaître votre opinion sur cette question. En qualité de Canadien, dans quelle mesure seriez-vous porté à prendre en compte, outre les considérations purement économiques, les intérêts régionaux, la question de la main-d'oeuvre, le développement régional et les autres facteurs de cette nature?

M. Heads: Je vous remercie de préciser «en qualité de Canadien», compte tenu du fait que je n'ai pu me défaire de cet accent du nord de l'Angleterre que je conserverai d'ailleurs jusqu'à la fin de mes jours.

Vous soulevez une question très intéressante. En fait, je participe en ce moment à un projet de recherche, mis sur pied par Transports Canada, sur le rôle du transport dans le développement régional. Je crois que le transport ne devrait pas être soumis aux seules forces du marché car, à mon avis, des moyens de transport minimaux doivent être assurés afin de permettre une certaine croissance économique dans les différentes régions du pays.

Toutefois, dans l'état actuel des choses, les résultats de mes recherches indiquent que l'utilisation du transport comme outil de développement régional est beaucoup moins populaire en ce moment qu'il y a 20 ans et que les gens sont beaucoup plus enclins à voir le transport comme une industrie similaire à toutes les autres industries, et qu'ils ont tendance à faire peu de cas du rôle historique du transport comme élément moteur du développement.

Le président: Le ministre des Transports a justement annoncé, la semaine dernière, la formation d'un comité chargé de formuler des recommandations, cette année semblant bien être l'année de la révision de la Loi nationale sur les transports. Vous serez assurément invité à témoigner devant ce comité. Le sénateur Corbin vous demandait quelles modifications précises devraient, selon vous, être apportées à la Loi de 1987.

M. Heads: Monsieur le président, des membres de ce comité m'ont de fait demandé de les aider dans leur travail et je crains de me trouver dans une situation de conflit d'intérêts si je réponds à cette question.

Le sénateur Stewart: Ai-je bien entendu les mots «faire peu de cas»? En employant les mots «faire peu de cas», voulez-vous dire que le transport était, dans le passé, considéré comme un

[Text]

what has come to be called regional development and that has just slipped away, or do you mean that it has slipped away and that is to be deplored?

Dr. Heads: I think that the almost centre stage position occupied by regional development in Canada from the mid-1960s to the mid-1970s has itself disappeared. Canada is less concerned with regional development considerations now than it was 15 to 20 years ago, and I think this in part reflects the fact that our standard of living is no longer increasing as rapidly as it was in the fifties and sixties. We have high levels of unemployment, we are faced with problems of global competition, and consequently we are faced with these general economic developments, regional development is not quite as high in the priorities of government as it was 15 to 20 years ago.

And *pari passu* with that, as regional development has become less of a priority in Canada the role of transport in regional development has also become less of a priority. If you are asking me whether I think this is a good thing, the answer is no, because I come from a slow growth region of Canada just as do the senators from the Atlantic region.

Senator Atkins: In view of the concerns that have been expressed over the course of these hearings that the transfer of ownership from CN to a private operator is perhaps the first step in a course toward abandonment, what would you recommend as the safeguards that should be built into an agreement of sale? For instance, the first right of refusal for the province is one. Are there any others? We just heard for the first time about subsidies being eliminated once there is a transfer from CN to a private operator. Are there any others that you would suggest should be included in any agreement of sale?

Dr. Heads: The offer of first right of refusal to the province is not really very much protection, because effectively that would be saying that if the Truro-Sydney line at some future date was running at a loss the province would have a right to take over the loss. In fact, under the legislation as it exists at the moment, if that line were running at a loss, and if it were deemed that that line were required to be continued in the public interest because it affected the development of a major region of Canada and the various provisions that are spelled out in the legislation, the subsidy would have to be provided by the federal government.

Senator Atkins: It is true that if the railroad was losing money no one would particularly be interested, including the province, but it may have a broader interest, which is to protect that part of the province in favour of regional development and to protect some of the industries that exist and depend upon the service of that railroad line.

[Traduction]

élément important de ce que l'on appelle maintenant le développement régional et que cela a changé, ou voulez-vous dire qu'il est déplorable que cela ait changé?

M. Heads: Je crois que le développement régional a joué un rôle de premier plan au Canada du milieu des années 60 au milieu des années 70, et que la situation a changé depuis. Le Canada est, aujourd'hui, moins préoccupé par les questions de développement régional qu'il y a 15 ou 20 ans, ce qui, à mon avis, reflète le fait que notre niveau de vie n'augmente plus aussi rapidement qu'au cours des années 50 et 60. Nous observons des niveaux de chômage élevés et nous sommes aux prises avec des problèmes de concurrence globale. Face à ces grandes questions de développements économiques, le développement régional ne figure plus au même rang, par rapport à la situation observée il y a 15 ou 20 ans, dans l'ordre des priorités gouvernementales.

Et *pari passu*, comme le développement régional ne figure plus parmi les priorités au Canada, le transport ne joue plus un rôle aussi important comme outil de développement régional. Si vous me demandez si je crois que cela est une bonne chose, la réponse est non, parce que je suis originaire d'une région du pays caractérisée par une faible croissance, tout comme les sénateurs de la région de l'Atlantique.

Le sénateur Atkins: Étant donné les inquiétudes qui ont été exprimées durant les présentes audiences, inquiétudes issues de la crainte que le transfert de propriété du CN à un exploitant privé ne soit que la première étape d'un processus d'abandon des lignes de chemin de fer, quelles seraient vos recommandations en matière de mesures de protection à inclure dans un contrat de vente? Le droit de première offre de la province pourrait faire partie de ce type de mesures, par exemple. Y aurait-il d'autres mesures de protection? Nous venons tout juste d'entendre parler de la suppression des subventions après le transfert d'une ligne de chemin de fer du CN à un exploitant privé. D'autres mesures devraient-elles, à votre avis, être incluses dans tout accord de vente?

M. Heads: Le droit de première offre consenti aux provinces n'assure pas une grande protection parce que, dans les faits, cela reviendrait à dire qu'advenant la situation où la ligne Truro-Sydney était, à une date ultérieure, exploitée à perte, la province aurait le droit d'assumer cette perte. En fait, en vertu de la législation actuelle, si cette ligne était exploitée à perte et s'il était jugé nécessaire, dans l'intérêt général, de maintenir le service sur cette ligne parce que le développement d'une importante région du Canada en dépend et que cela est prévu dans diverses dispositions de la législation, le gouvernement fédéral devrait effectivement verser une subvention.

Le sénateur Atkins: Il est vrai que si la compagnie de chemin de fer enregistrait des pertes, personne, y compris la province, ne serait particulièrement intéressé à en assumer l'exploitation. Toutefois, la décision de prendre en charge une ligne exploitée à perte peut être justifiée par un intérêt d'ordre beaucoup plus général, soit de protéger cette partie de la province en matière de développement régional et de préserver certaines de ses industries qui dépendent du maintien en service de cette ligne de chemin de fer.

[Text]

In that context, would a first right of refusal be some protection against abandonment without at least the province having some say in the final determination of that line?

Dr. Heads: It would be some protection in the sense that you outlined, yes.

Senator Atkins: There is no other suggestion that you would have in terms of safeguards?

Dr. Heads: I understand, senator, that when VIA Rail was established, if VIA Rail had collapsed, whatever might be meant by that, that CN and CP were left with the residual responsibility to take over the provision of passenger services.

I am not a lawyer and cannot comment on the legal implications of this, but I am implying that if the Sydney-Truro line should become a shortline, and if it should go under within some specified period of time, then there ought to be some obligation either on CN or on the Government of Canada to do something about it. Incidentally, I hope that I am merely putting forward a hypothetical situation and that this would never happen.

Senator Atkins: It is clearly different to the shortlines out west because of the subsidies on the grain?

Dr. Heads: Yes.

Senator Atkins: There is nothing like that in this particular case that protects the line in any way.

The Chairman: Dr. Heads, much as we would like to agree with that last paragraph, what has been bedeviling us are the words "guarantee" and "safeguards". We have not been able to have one that seems to stand up to the any kind of a test either legislative or otherwise.

Senator Frith: There is one which is guaranteed to 2000. Are there details to those guarantees?

The Chairman: That was mentioned in the brief.

Dr. Heads: They are guaranteed to the year 2000 in the sense that they cannot be abandoned before then. The funding is arranged through the Western Grain Transportation Act whereby roughly 70 per cent of the funding is provided by federal government subsidy and 30 per cent comes from the shippers, from the farmers.

Senator Forrestall: This is very much a demonstration period that they are going through.

Dr. Heads: Sorry, I was talking about branch lines in general.

I cannot see, Mr. Chairman, why making a safeguard operational should be impossible. If there were some arrangement that if the railway started experiencing an actual loss within a specified period of time, and there was some arrangement for federal subsidy, that would be a safeguard. It does not exist under the legislation as constituted at present but that, technically, would be a safeguard.

Senator Graham: Mr. Chairman, you talked about the year 2000. Let us take an example in the province of Alberta. You

[Traduction]

Dans ce contexte, est-ce qu'un droit de premier refus constituerait une forme de protection contre l'abandon sans que la province ait voix au chapitre dans le destin définitif de la ligne?

M. Heads: Oui, cela constituerait une forme de protection, comme vous le dites.

Le sénateur Atkins: Auriez-vous une autre suggestion à faire, en termes de protections?

M. Heads: Je crois savoir, sénateur, que lorsque VIA Rail a été fondée, que si elle s'était effondrée, quel que soit le sens qu'on veuille donner à cette expression, le CN et le CP auraient eu la responsabilité résiduelle de prendre en charge le service Voyageurs.

Je ne suis pas avocat et ne peux donc faire le moindre commentaire sur les implications juridiques de ceci, mais je peux dire que si la ligne Sydney-Truro devait devenir un service courte distance, et que si elle devait faire faillite dans un laps de temps donné, alors il devrait incomber soit au CN soit au gouvernement du Canada de faire quelque chose. À propos, vous comprendrez que je fais là de la pure spéculation et que j'espère que nous n'en serons jamais là.

Le sénateur Atkins: C'est évidemment différent dans le cas des services courte distance de l'ouest à cause des subventions au grain?

M. Heads: Oui.

Le sénateur Atkins: Il n'y a rien de pareil dans ce cas particulier qui protégerait la ligne de quelque façon.

Le président: M. Heads, malgré notre envie d'être d'accord avec cette dernière intervention, ce qui nous ennuie ce sont les mots «garantie» et «protections». Nous n'avons pas réussi à en trouver un qui puisse résister à une épreuve quelconque, qu'elle soit législative ou autre.

Le sénateur Frith: Il y en a une qui est garantie jusqu'à l'an 2000. Avons-nous des détails sur ces garanties?

Le président: Il y en a eu dans le bref.

M. Heads: Il y a garantie jusqu'à l'an 2000 dans ce sens qu'il ne peut y avoir abandon avant cette date. Le financement a été fait aux termes de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest qui prévoit que 70 p. 100 environ des fonds proviennent de subventions du gouvernement fédéral et 30 p. 100 des expéditeurs, des fermiers.

Le sénateur Forrestall: Cela ressemble bel et bien à un exercice de démonstration.

M. Heads: Je regrette, mais je parlais des lignes d'embranchement de façon générale.

Je ne vois pas, M. le président, pourquoi il devrait être impossible d'obtenir des garanties fermes. S'il y avait une disposition selon laquelle au cas où une ligne de chemin de fer subissait une perte effective à l'intérieur d'un laps de temps donné, il y aurait alors une subvention fédérale, cela constituerait une protection. Elle n'existe pas aux termes de la présente loi mais, techniquement, c'est faisable.

Le sénateur Graham: M. le président, vous avez dit l'an 2000. Prenons l'Alberta, comme exemple. Vous dites qu'il y a

[Text]

say there are built-in guarantees. We do not have the economy of Alberta. Nova Scotia is not a rich province like Alberta. We do not have free hopper cars or grain subsidies. There is a Maritime Freight Rates Act and the assistance that it has provided therein, but it will not apply at the present time. You are really talking apples and oranges. There is quite a difference between the possibility of getting a guarantee. What happens if the company went belly-up anyway? Who would operate the line, even though there is a guarantee to the year 2000?

Dr. Heads: We know where the money is coming from to operate prairie branch lines to the year 2000, through the Western Grain Transportation Act. You are saying there is nothing on the statutes at the moment which would allow support of a shortline operating from Sydney to Truro if it went belly-up and you are correct, there is not.

Senator Forrestall: No safeguards at all?

Senator Atkins: Was there the same expression of public concern in western Canada when they were making the changeover as there seems to be in Nova Scotia?

Dr. Heads: You mean in respect of the Central Western Railway?

Senator Atkins: Yes.

Dr. Heads: No, not to the same extent, although I would advise the committee to ask Mr. Payne to answer that question. As I was explaining, the line that the Central Western is operating, the former Stettler subdivision, was regarded widely as a candidate for abandonment.

Senator Atkins: Even though the first right of refusal may not have as much significance as perhaps it should, it may be something that pacifies the public mind-set and concern to Nova Scotians that this is potentially a serious problem for them, but these are at least considerations that if there was any move towards abandonment there is some protection.

Dr. Heads: I may have poured an excessive amount of cold water on that. There is merit in what you are saying, yes.

The Chairman: I accept what senator Atkins is saying. We have heard a lot today about political versus economic. It was suggested that if the Province of Nova Scotia was given a first option on a failed shortline, the political pressure on Nova Scotia to maintain that line would be quite severe. The testimony of the Province of Nova Scotia is that they are unworthy of this honour. The gist of Senator Atkins's question was that this at least saves the rail from being torn up or sold for scrap, and it puts Nova Scotia, or any province for that matter, in a very difficult position.

Senator Atkins: Which is a way in which the line might be protected, ultimately.

Senator Forrestall: It is the only way that I can see.

[Traduction]

des garanties inhérentes. Notre économie n'est pas comme celle de l'Alberta. La Nouvelle-Écosse n'est pas aussi riche. Nous n'avons ni wagons-trémies gratuits, ni subventions au grain. Il y a bien sûr la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes et les dispositions d'assistance, mais elle n'est pas applicable au cas présent. Vous mélangez vraiment des pommes et des oranges. Il y a toute une différence entre la possibilité d'avoir une garantie et la garantie elle-même. Qu'advierait-il si la société faisait faillite? Qui en continuerait l'exploitation, combien même il y aurait une garantie jusqu'à l'an 2000?

M. Heads: Nous savons d'où viendrait l'argent pour exploiter des embranchements dans les provinces des Prairies jusqu'à l'an 2000, par l'entremise de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest. Vous dites qu'il n'y a aucune disposition qui permettrait d'assister financièrement un service courte distance entre Sydney et Truro, au cas où la société ferait faillite. Oui, c'est vrai, il n'y en a pas.

Le sénateur Forrestall: Pas de garantie du tout?

Le sénateur Atkins: Y a-t-il eu de la part du public la même inquiétude dans l'Ouest au moment du changement qu'il semble y avoir maintenant, en Nouvelle-Écosse?

M. Heads: Vous voulez dire par rapport à la Central Western Railway?

Le sénateur Atkins: Oui.

M. Heads: Non, pas dans la même mesure, bien que M. Payne serait à même d'y répondre mieux que moi. Comme je l'expliquai, la ligne que la Central Western exploitait, l'ex-subdivision Stettler, était considéré un peu partout comme susceptible d'être abandonnée.

Le sénateur Atkins: Même si le droit de premier refus n'a pas l'importance qu'il aurait dû peut-être avoir, il n'en constitue pas moins un moyen de rassurer l'esprit des Néo-Écossais qui s'inquiètent du fait qu'il s'agit là d'un problème qui pourrait devenir grave pour eux, mais il y a au moins quelque assurance que s'il y avait éventuellement abandon, il y aurait aussi quelque protection.

M. Heads: J'ai peut-être été un peu trop péremptoire dans mes propos. Il y a quelque chose de vrai dans ce que vous dites, oui.

Le président: J'admets ce que le sénateur Atkins vient de dire. Nous avons entendu aujourd'hui beaucoup de choses sur le politique versus l'économique. Il avait été avancé que si la Nouvelle-Écosse se voyait octroyer le droit de premier refus au sujet d'une ligne en faillite, la pression politique sur le gouvernement de cette province de conserver la ligne serait très forte. Pour sa part, la Nouvelle-Écosse estime qu'on lui fait trop d'honneur. L'essentiel de la question du sénateur Atkins était que comme cela on éviterait au moins que la voie ferrée ne soit arrachée et envoyée à la ferraille, mettant la province en question, ou toute autre province, dans une position très difficile.

Le sénateur Atkins: Ce qui serait une façon de protéger la ligne, au bout du compte.

Le sénateur Forrestall: C'est ce que je constate.

[Text]

Senator Frith: On this point about any analogy between this line and the western line, the subdivision which eventually became the CWR was described as a widely accepted candidate for abandonment, whereas I seem to remember reading somewhere that this line is described as marginally profitable. The people who call it marginally profitable are the ones who are trying to sell it. We have not had any definition of "marginal". There is a big difference between the two.

Dr. Heads: You are correct, senator.

Senator Forrestall: I apologize for missing your presentation, Dr. Heads. I am pleased in another reincarnation to be at this end of the table with you at the other end. In your earlier work you gave us much counsel and direction, and I am sure you will do so here this afternoon.

Let me take you back to a concern that I have that continues to arise out of the poignant and straightforward questions of Senator Stewart. We need protection. Would you venture an opinion as to whether or not this committee might, for poor little Nova Scotians like me, be in a better position to recommend that if a sale takes place that the charter be under provincial mandate as opposed to federal, or perhaps both?—I think both, in terms of the more or less automatic application of certain provisions with respect to the environment and safety.

From an economic and protection point of view for the continued operation of the line, would we be better off, and would the people from Sydney to Truro be better off, insisting there be a provincial charter and then take their chances in making a good case for a strong piece of provincial legislation?

Dr. Heads: That question may be somewhat beyond my competence to answer because of the legal implications. From the standpoint of the people of Nova Scotia, if the shortline were under federal jurisdiction, it might continue to allow access to federal subsidies if the line started making an actual loss and if it were deemed it were necessary to continue to have it in operation.

I don't wish to be accused of practising law without a license and I am getting outside my technical competence here.

Senator Forrestall: The immediate subsidy that I have in mind is grain. However, not too much grain goes over that line so the subsidy would be academic, although there are other subsidies. I am sure you have looked at the subsidy question. Could you take a moment and identify the subsidies? Are there any fuel rebates or tax rebates on fuel?

Dr. Heads: What I was thinking of, Senator Forrestall, was section 165 of the National Transportation Act. It states that when the NTA determines that a branch line is uneconomic and there is no reasonable probability of it becoming economic, the agency has to order the abandonment of the line. However, the Governor in Council may intervene to prevent the abandonment, if he thinks such intervention is necessary because the abandonment would be contrary to the public interest, and particularly section 165(2)(b). The abandonment of the operation of the line or segment would have a significant

[Traduction]

Le sénateur Frith: À propos de l'analogie entre cette ligne et la ligne de l'Ouest, la subdivision qui est devenue en fin de compte la CWR était décrite comme étant très susceptible d'abandon, alors que je me rappelle avoir lu quelque part qu'elle était décrite comme étant quelque peu profitable. Or ceux qui la décrivent ainsi sont ceux-là mêmes qui essaient de la vendre. Nous n'avons eu aucune définition du terme «quelque peu». La différence est très grande.

M. Heads: Vous avez raison, sénateur.

Le sénateur Forrestall: Je regrette d'avoir raté votre présentation, M. Heads. Je me félicite, dans une prochaine incarnation, d'être à ce bout-ci de la table, et vous à l'autre bout. Vous nous avez beaucoup aidé dans le passé, et je suis sûr que vous nous aiderez aussi cet après-midi.

Revenons à la préoccupation que je continue d'avoir suite aux questions poignantes et directes du sénateur Stewart. Nous voulons être protégés. Risqueriez-vous une opinion quant à savoir si, oui ou non, le comité serait en meilleure posture de recommander que, en cas de vente, la charte soit provinciale, par opposition à une charte fédérale, ou qu'elle relève de ces deux paliers de gouvernement? Je pense en termes de l'application plus ou moins automatique de certaines dispositions concernant l'environnement et la sûreté.

D'un point de vue économique et du point de vue d'une garantie au cas où la ligne continuerait à être exploitée, serait-il préférable, et serait-il à l'avantage des gens de Sydney et de Truro, d'insister pour qu'il y ait une charte provinciale, quitte à ce que la province adopte une loi qui ait de la force?

M. Heads: Les implications juridiques de cette question risquent de dépasser mes compétences. Pour le peuple Néo-Écosais, si le service courte distance était sous juridiction fédérale, il serait alors possible de continuer à avoir des subventions au cas où la ligne fonctionnerait à perte, et où il serait jugé nécessaire de la maintenir en opération.

Je ne veux pas risquer d'être accusé d'exercer inopinément les fonctions d'avocat, surtout que cette question dépasse mes compétences.

Le sénateur Forrestall: La subvention qui me vient à l'esprit concerne le grain. Mais le trafic de grain transitant par cette ligne est faible, de sorte que la question de subvention est plutôt théorique, bien qu'il y ait d'autres espèces de subvention. Je suis sûr que vous avez examiné la question des subventions. Pourriez-vous nous dire de quelles subventions il pourrait s'agir? Une réduction du prix du combustible, par exemple?

M. Heads: Ce à quoi je pensais, sénateur, c'était l'article 165 de la Loi sur les transports. Il stipule que, dans les cas où l'Office national des transports détermine qu'un embranchement n'est pas rentable et qu'il n'y a aucun motif de croire qu'il puisse le devenir dans un avenir prévisible, l'Office ordonne l'abandon de son exploitation, mais que le gouverneur en conseil peut intervenir s'il estime que l'abandon de l'exploitation serait contraire à l'intérêt public, et plus particulièrement à l'alinéa 165(2)(b). L'abandon aurait des répercussions notables sur une vaste région du Canada, le terme «vaste

[Text]

impact on a large region of Canada. "Large region" is not defined. Nevertheless, these are the provisions spelled out in the legislation whereby the Governor in Council can go ahead and subsidize a loss-making line.

The Chairman: I am confused. Perhaps Senator Stewart can help me.

Senator Stewart: I had not intended to attempt to be helpful.

The Chairman: Does the advantage of incorporating a private company, in Nova Scotia in this instance, which seems to have its main benefit in matters involving labour matters, overcome the loss of any assistance under the Maritime Freight Rates Act?

Dr. Heads: Yes, Mr. Chairman, you are certainly addressing a very important issue. If the line were incorporated federally, the problem would be that the line would be bound by the Canada Labour Code and it would not have the opportunities of making the economies and labour operation that would be available to it under provincial charter.

On the other hand, if it becomes a provincially incorporated line, my understanding—and I apologize because I am not a lawyer—is that the line would no longer be eligible for subsidy in the event that it started making an actual loss, so that is a tradeoff. I am afraid I don't know how the subsidies under the Maritime Freight Rates Act would apply if this became a shortline under provincial jurisdiction.

Senator Frith: Could I ask you a question, Mr. Chairman? You said "private company". Is there some importance as to whether it is a private or public company? Why did you use the word "private"?

The Chairman: We have been using the word "shortline", and I used it in the same sense.

Senator Frith: You did not mean a private versus a public company?

The Chairman: I meant shortline.

Senator Frith: I thought perhaps I had missed something.

Senator Stewart: Mr. Chairman, the witness quoted the relevant act. Now our minds are refreshed on the point that the Governor in Council might intervene. The company which had applied for abandonment would then be eligible for subsidy. I am sure you are thoroughly familiar with the problem I am now going to refer to and will be most helpful to us.

How does one demonstrate that in fact a part of a line—I say "part of a line" because to my knowledge there really is no such entity as the Truro-Sydney line—of the CN system demonstrably is losing money? There are techniques, I am sure, by which this is sorted out. How satisfactory are they?

Dr. Heads: The techniques would measure the revenue obtained from all traffic originating on the line, and the measurement of the revenue is fairly straightforward. The techniques would then measure what are called the long-run variable costs of operating the line. The techniques for estimating that and also the longer-run variable costs incurred by the

[Traduction]

région» n'ayant pas été défini. Néanmoins, voilà une loi qui dit que le gouverneur en conseil peut décider de subventionner une ligne qui ne fait pas de profit.

Le président: Je suis perdu. Peut-être que le sénateur Stewart voudra bien m'aider à m'y retrouver.

Le sénateur Stewart: Je n'ai pas voulu essayer d'aider qui que ce soit.

Le président: Le fait qu'une société privée se constitue en corporation, en Nouvelle-Écosse, dans ce cas, qui semble tirer le principal de ses bénéfices de questions ayant trait au travail, est-ce que cela pourrait compenser une perte de subvention aux termes de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes?

M. Heads: Oui, M. le président, ceci est une question très importante. Si la ligne avait une charte fédérale, elle serait assujettie au Code canadien du travail, et elle ne bénéficierait pas des avantages que lui apporterait une charte provinciale.

D'un autre côté, si elle avait une charte provinciale, je crois savoir—je n'en suis pas sûr, n'étant pas avocat—qu'elle ne serait pas admissible à une subvention au cas où elle commencerait à fonctionner à perte. C'est le revers de la médaille. Je crains ne pas savoir comment les subventions aux termes de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes pourraient jouer, si la ligne devenait un service courte distance avec une charte provinciale.

Le sénateur Frith: Puis-je vous poser une question, M. le président? Vous avez dit «société privée». Y aurait-il une différence entre société privée et publique? Pourquoi avez-vous précisé le mot «privée»?

Le président: Nous utilisons le terme «service courte distance» et je l'ai utilisé dans ce sens.

Le sénateur Frith: Vous ne vouliez pas dire une société privée versus une société publique?

Le président: Je voulais dire service courte distance.

Le sénateur Frith: J'ai cru avoir mal compris.

Le sénateur Stewart: M. le président, le témoin a cité la loi qu'il fallait. Maintenant il est clair que le gouverneur en conseil peut intervenir. La société qui a demandé l'abandon de l'exploitation serait alors admissible à une subvention. Je suis sûr que vous êtes au courant de la question que je vais soulever et que vous pourrez nous aider.

Comment est-il possible de prouver qu'un tronçon de ligne—je dis bien tronçon parce que dans la réalité je ne crois pas qu'il y ait une entité appelée ligne Truro-Sydney—du réseau du CN n'est pas rentable. Bien sûr, il y a des moyens pour cela. Mais sont-ils efficaces?

M. Heads: Ces techniques permettent de calculer les recettes tirées des tous les types de trafic partant de cette ligne, ce calcul étant facile à effectuer. Ensuite, on mesure ce qu'on appelle les coûts variables d'exploitation à long terme de la ligne. Les techniques permettant de mesurer ces coûts et aussi les coûts variables à long terme du trafic une fois qu'il quitte la

[Text]

traffic after it leaves the line are also, in my view, reasonably accurate. The problem is that if the railway has an operation which only covers long run variable costs, it is not necessarily covering all the costs that it incurs.

I believe that the techniques are quite reasonable when properly applied. However, I obviously could not judge the appropriateness of the application of these techniques on the link from Truro to Sydney unless I saw the detailed figures. The Truro to Sydney line involves two separate subdivisions.

Senator Stewart: Yes.

Senator Frith: Is it a division?

Dr. Heads: I am not sure that CN still uses the concept of a division, but I am open to correction on that. The fact that it is two subdivisions is just a form of organization, it is not particularly important.

Senator Stewart: Am I correct in concluding that you were saying that when CN says the line is now marginally profitable, the railway company could demonstrate it is marginally profitable to your satisfaction? There are techniques?

Dr. Heads: Yes, I think they can do that. Certainly, if it were outrageously profitable they probably would not want to sell it.

Senator Stewart: That is a nice possibility but I don't think we ought to entertain it.

There is the thought that the line is marginally profitable, but despite that fact the company wants to turn its back on it and get rid of it because it has lost interest. It has a limited amount of attention to focus and it wants to devote that attention elsewhere.

Consequently, it might want to exaggerate, in a downward direction, the revenues from the line in order to say that it is only marginally profitable. We want to get out and give someone else who is better than we are at running this railway a chance. Or, in the alternative, we want to lay the ground for an abandonment application. In that case we either get out or we get a subsidy, which is perhaps even nicer if the subsidy is a large one.

Dr. Heads: I cannot speak with any expertise as to the inner workings of what CN is considering on this. It will not get a subsidy if the line is marginally profitable. Your statement that the line is only marginally profitable, and that we would like to turn our minds to something more profitable, is probably correct.

The idea that CN could be incorrectly stating its revenues or costs is not very probable. To the best of their ability, they would probably be giving accurate figures there because these figures could be examined by the National Transportation Agency, which has access to all the figures necessary to do that.

Senator Forrestall: But they are not the only figures.

The Chairman: In answer to Senator Frith and Senator Stewart, you are saying that there are means or methods—in other words, there is a criteria—to determine whether or not CN, God forbid, are cooking the books.

[Traduction]

ligne sont, à mon avis, raisonnablement précises. Le seul problème est que si ne sont mesurés que les coûts variables à long terme, il se pourrait que certains coûts ne soient pas forcément pris en compte.

J'estime que ces techniques, convenablement utilisées, sont raisonnablement efficaces. Mais je ne saurais me prononcer sur l'adéquation de ces techniques à la liaison Truro-Sydney, à moins d'avoir accès à des chiffres détaillés. Cette liaison est en fait formée de deux subdivisions distinctes.

Le sénateur Stewart: Oui.

Le sénateur Frith: Est-ce qu'il s'agit d'une division?

M. Heads: Je ne crois pas que le CN utilise encore la notion de division, mais je pourrais bien me tromper. Le fait qu'il y ait deux subdivisions relève de la simple organisation, sans qu'il faille y attacher trop d'importance à cela.

Le sénateur Stewart: Ai-je raison de dire que ce que vous vouliez dire c'est que quand le CN dit que la ligne était quelque peu profitable, c'est qu'il faut qu'il le prouve à votre satisfaction? Y a-t-il des techniques pour cela?

M. Heads: Oui, je crois qu'ils peuvent le faire. Mais je pense aussi que si elle était très profitable, ils ne voudraient probablement pas la vendre.

Le sénateur Stewart: C'est bien cela, mais je ne crois pas qu'il faille retenir cette éventualité.

Il y a la possibilité que la ligne soit quelque peu profitable. Néanmoins, la société n'en veut plus, veut s'en débarrasser parce qu'elle ne l'intéresse plus. Elle craint que cela ne la distraie de choses plus importantes.

Par conséquent, il se peut qu'on veuille minimiser les revenus provenant de la ligne et ainsi dire qu'elle est très peu rentable. Nous voulons nous retirer et donner la chance à quelqu'un qui est meilleur que nous d'exploiter ce service ferroviaire. L'autre choix qui s'offre à nous consisterait à jeter les bases d'une requête en abandon. Dans un tel cas, nous aurions le choix de nous retirer ou d'obtenir une subvention, ce qui est encore plus intéressant lorsque la subvention est élevée.

M. Heads: Je ne peux pas parler en connaissance de cause en ce qui concerne les détails internes des mesures envisagées par le CN à ce sujet. La société n'obtiendra pas de subvention si la ligne n'est que très peu rentable. L'énoncé dans lequel vous indiquez que la ligne n'est que très peu rentable et que vous aimeriez vous tourner vers quelque chose de plus profitable est sans doute correct.

Il est peu probable que le CN fasse erreur dans les revenus ou les coûts qu'il donne. Il donnerait probablement des chiffres exacts, au meilleur de ses connaissances, parce que ces chiffres pourraient faire l'objet d'un examen par l'Office national des transports qui a accès à toutes les données nécessaires à ce genre de vérification.

Le sénateur Forrestall: Mais ce ne sont pas les seuls chiffres.

Le président: Dans votre réponse au sénateur Frith et au sénateur Stewart, vous dites qu'il existe de moyens ou des méthodes—des critères, en d'autres termes, pour déterminer si le CN truque ou non ses livres, Dieu nous en préserve.

[Text]

Dr. Heads: Yes. But I am also saying that I do not believe that CN would be cooking the books.

The Chairman: Yes. We are not suggesting that they are.

Senator Forrestall: I want to ask you your legal opinion. I come back to the concern that I had before. How do we best protect ourselves? Does there not seem, in your vast experience, sir, to be an advantage to those of us who are directly concerned that we lean in the direction of a provincial charter, which does not exist now. There is no legislation to my knowledge in Nova Scotia, unless it is very old legislation.

We now have an opportunity to form modern legislation and up-to-date legislation in which we might build in the protection and the safeguards that have become part of our conversation here today and over the last two or three days. I would like to pursue this or drop it. I have sufficient respect for you that I would do what you suggest.

We have no protection federally, absolutely none whatsoever. I am assuming that should there be a sale of the line it would be registered federally with a national charter. But there is no protection for us whatsoever under the present law. For the Province of Nova Scotia we have no law. Faced with the necessity of developing a law—in this case an act—I think that generally the public would accept amendments over a reasonable period of trial and application, but the people involved from Truro to Sydney might not feel more comfortable with it over the long haul of a transition.

I ask this not necessarily in the context of the Truro to Sydney line but in the event that this becomes, as some have used the word, epidemic over the next 10 to 15 years but against experiences that might be of interest to others in other parts of the country with respect to this matter.

My experience has been limited to branch lines, as you are well aware. This is something quite different to me. It is not alien but it is quite different. I am looking only to the protection of the principal users, who have described it to us as being essential and, culturally, to the people who would not know what to do if the train did not go by once or twice a day.

The Chairman: Is there a question there?

Senator Forrestall: Yes there is. No, it is a statement. I will let it stand. I don't want to ask you for a legal opinion, but constitutionally is there not more protection in a provincial charter for us than there is under the existing federal law?

Dr. Heads: As I outlined earlier, there are some real economies that can be made from a shortline operation. I do not think that is in dispute. Secondly, to set up a shortline operation under a provincial charter would not present any overwhelming difficulties.

[Traduction]

M. Heads: Oui, mais je ne crois pas que le CN puisse triquer ses livres.

Le président: Oui. Vous n'insinuez pas qu'il le fait.

Le sénateur Forrestall: Je voudrais vous demander votre avis au point de vue juridique. Je reviens à l'inquiétude que j'avais auparavant. Quel est le meilleur moyen de nous protéger? À la lumière de votre vaste expérience, ne semble-t-il pas y avoir, Monsieur, un avantage pour ceux d'entre nous qui s'inquiètent du fait que nous penchions du côté d'une charte provinciale, laquelle n'existe pas encore? À ma connaissance, une telle loi n'existe pas en Nouvelle-Écosse, à moins qu'il ne s'agisse d'une loi très ancienne.

Nous avons maintenant l'occasion de créer un ensemble de lois moderne et à jour dans lequel nous pourrions enchâsser la protection et les garanties qui font aujourd'hui, et depuis deux ou trois jours, l'objet de nos conversations. J'aimerais qu'on continue sur ce point ou qu'on laisse tomber. J'ai suffisamment de respect pour vous pour faire ce que vous indiquerez.

Le gouvernement fédéral ne nous offre aucune protection—absolument aucune. Je présume que si la ligne doit être vendue, elle sera instituée au moyen d'une charte nationale. Mais la loi actuelle ne nous offre aucune protection. Il n'existe aucune loi de ce genre en Nouvelle-Écosse. Devant la nécessité d'établir une législation, une loi dans le cas qui nous intéresse, je suis d'avis que le public en général accepterait des modifications sur une période raisonnable d'essai et de mise en application. Cependant, elles risquent de ne pas convenir davantage aux intéressés de Truro et de Sydney pendant la longue période de transition.

Je ne pose pas nécessairement la question dans le contexte de la ligne entre Truro et Sydney, mais dans l'éventualité où cette situation deviendrait, comme certains l'ont décrite, épidémique au cours des 10 à 15 prochaines années. Je la pose aux fins de comparaison avec des expériences qui pourraient présenter un intérêt pour d'autres ailleurs au pays qui se penchent sur la question.

Comme vous le savez, mon expérience des lignes secondaires est limitée. Pour moi, il s'agit d'un aspect différent de ce que je connais. Ce n'est pas un aspect qui m'est étranger; il est simplement différent. Je ne vise que la protection des principaux utilisateurs qui m'ont décrit cet aspect comme étant essentiel et de ceux qui seraient dépourvus si le train ne passait pas une ou deux fois par jour.

Le président: Y a-t-il une question dans votre intervention?

Le sénateur Forrestall: Oui. Non, il s'agit simplement d'un énoncé et je le maintiens. Je ne veux pas vous demander une opinion juridique, mais du point de vue constitutionnel, une charte provinciale nous offre-t-elle plus de protection que la loi fédérale actuelle?

M. Heads: Comme je l'ai expliqué précédemment, de véritables économies peuvent être réalisées grâce à l'exploitation d'un service sur courte distance. Je crois qu'on s'entend sur ce point. En second lieu, la mise sur pied d'un service sur courte distance en vertu d'une charte provinciale ne soulèverait pas de difficultés insurmontables.

[Text]

Senator Forrestall: It might even present advantages.

Dr. Heads: It would indeed. The only problem you are faced with is that if the railway becomes a shortline under a provincial charter you no longer have any prospects of getting any federal money to subsidize any actual laws in the future.

Senator Forrestall: You will not get it under the federal law either.

Senator Frith: May I ask a question? You can probably answer this, Mr. Chairman. I just want the facts because it was something said to the witness rather than a question to him.

The witness said that the figures would be available to the National Transportation Agency. This is probably a naive question—all the rest of you senators probably know the answer—but do I understand that they will not have a hearing or examine this.

The Chairman: They can or they cannot.

Senator Frith: But we do not know. At the moment we are it as far as a hearing on it is concerned.

The Chairman: No.

Senator Frith: They might have a hearing?

The Chairman: They could or could not have a hearing. It is strictly in NTA's hands.

Senator Frith: But that is the only place that has access to all of these figures other than CN itself.

Dr. Heads: Access to the means of verifying this, yes.

Senator Corbin: Senator Forrestall touched on one aspect of the points that I wanted to raise. I understood you to say that there would definitely be advantages to operating in a provincially legislated context as opposed to a federally legislated context. You did not say what those advantages would be. Could you spell some of them out for us?

Dr. Heads: The advantages would be that shortline rail road could operate more efficiently because it would not be bound by the Canada Labour Code. That is the major factor. It could therefore operate more efficiently in its use of labour, and so on.

Senator Corbin: Are you saying that labour takes the brunt of the transfer?

Dr. Heads: No, I am not saying that. I am saying that the shortline could use its labour more efficiently than a major railroad because it would not be bound by labour demarcation requirements and factors such as that.

Senator Corbin: Why should it not be?

Dr. Heads: I am not sure that Mr. Payne will speak to me again after this afternoon, but you should address that question to him rather than to me.

[Traduction]

Le sénateur Forrestall: Cela pourrait même présenter des avantages.

M. Heads: En effet. Le seul problème que pose la conversion au service sur courte distance en vertu d'une charte provinciale serait que vous n'avez plus aucune possibilité d'obtenir des fonds publics pour subventionner, à l'avenir, toute loi actuelle.

Le sénateur Forrestall: Vous n'en obtiendrez aucun, non plus, en vertu d'une loi fédérale.

Le sénateur Frith: Puis-je poser une question? Vous pourriez probablement y répondre, M. le président. Je désire simplement connaître les faits, car c'est quelque chose qu'on a dit aux témoins, et non une question qui leur a été posée.

Le témoin a déclaré que les chiffres seraient mis à la disposition de l'Office national des transports du Canada. Il s'agit peut-être d'une question naïve; vous, les autres sénateurs, connaissez probablement déjà la réponse, mais dois-je comprendre qu'il n'y aura pas d'audience, ni d'examen.

Le président: C'est à eux de décider.

Le sénateur Frith: Nous ne savons pas encore. À l'heure actuelle, s'il est une audience, c'est nous qui la menons.

Le président: Non.

Le sénateur Frith: Il se pourrait qu'ils tiennent une audience?

Le président: Ils peuvent tenir une audience ou non. Cela relève entièrement de l'ONT.

Le sénateur Frith: À part le CN lui-même, il s'agit du seul organisme qui ait accès à tous ces chiffres.

M. Heads: Oui, l'accès au moyen de vérification.

Le sénateur Corbin: Le sénateur Forrestall a abordé l'un des aspects dont je voulais parler. D'après ce que j'ai compris, vous disiez qu'il serait certainement avantageux d'exploiter la ligne en vertu d'une loi provinciale, plutôt que fédérale. Vous n'avez cependant pas indiqué quels seraient ces avantages. Pourriez-vous nous en énumérer quelques-uns, à moins que vous ne l'ayez déjà fait?

M. Heads: Le service sur courte distance pourrait être exploité plus efficacement parce qu'il ne serait pas asservi au Code canadien du travail. C'est le principal facteur. Par conséquent, ce service pourrait utiliser la main-d'oeuvre plus efficacement, et ainsi de suite.

Le sénateur Corbin: Êtes-vous en train de dire que la main-d'oeuvre porte le poids de ce transfert?

M. Heads: Non, ce n'est pas ce que j'ai dit. Je dis simplement que le service sur courte distance pourrait utiliser sa main-d'oeuvre plus efficacement qu'une grande compagnie ferroviaire, parce qu'il ne serait pas asservi aux exigences de démarcation de la main-d'oeuvre et à d'autres facteurs semblables.

Le sénateur Corbin: Pourquoi ne le serait-il pas?

M. Heads: Je ne sais pas si M. Payne m'adressera encore la parole suite à cet après-midi, mais vous devriez lui poser la question, plutôt qu'à moi.

[Text]

Senator Corbin: I would have wanted to hear your answer. I am sure Mr. Payne will not hesitate to provide an answer, but you are somewhat of an expert.

Dr. Heads: I am not a technical expert on demarkation requirements upon railway labour.

The Chairman: We heard part of the answer today. It appears to be just that way.

Senator Corbin: Perhaps I missed it.

The Chairman: If I heard it correctly, it seemed to me that it allows a doubling of functions. In other words, Mr. Payne, as its chairman, chief executive officer, general manager and controller, and so on, is not above driving an occasional spike.

Senator Frith: Not metaphorically.

Senator Forrestall: The senator probably means in the back of the minds of Nova Scotians but not generally. The bent of labour legislation in Nova Scotia is towards single unions as opposed to multiple unions in a given shop.

Senator Corbin: The obverse to those statements would be that perhaps we are top heavy the way it is being run now. Perhaps we should find some element of solution.

I still have not been convinced that CN should be disposing of this—call it local or shortline, whatever.

Senator Graham: No. It is still parts of the main line.

Senator Corbin: It is still part of the main line. Okay. I am using loose terms. I have not been impressed by any evidence that there is any good reason for doing what they want to do. I have not been impressed by anyone so far, except perhaps in the best of worlds and the best of hypothetical situations, considering the American experience. But the American system is not the Canadian way of life. Perhaps I am part of the folklore that some people alluded to this morning but I do not think so. I will leave it at that for now. I am sure that we will have many opportunities in the weeks to come.

The Chairman: Dr. Heads, thank you very much. It was very good of you to accept our invitation to come here; we appreciate it very much.

Dr. Heads: Thank you, Mr. Chairman and senators.

The Chairman: Next is Mr. Gordon Peters.

Mr. Peters, we have been searching around desperately to try to find some Canadians who have some experience in what we are discussing. It was a pure coincidence that we heard about you. You were being interviewed on a CBC broadcast some time ago. We got hold of the interview and that was what prompted the call to see whether you would come down and help us out. Would you tell us about yourself, your company, what you do and what you think?

[Traduction]

Le sénateur Corbin: J'aurais aimé entendre votre réponse. Je suis certain que M. Payne n'hésitera pas à nous répondre, mais vous êtes en quelque sorte un expert en la matière.

M. Heads: Je ne suis pas un expert sur les exigences de démarcation dans les travaux de chemins de fer.

Le président: Nous avons entendu une partie de la réponse aujourd'hui. Il semble que ce soit exactement de cette façon.

Le sénateur Corbin: J'ai peut-être manqué cela.

Le président: Si j'ai bien compris, il semblerait que cela entraîne un dédoublement des fonctions. Autrement dit, M. Payne, tout comme son président, son fonctionnaire administratif en chef, son directeur général, son contrôleur, etc., est tout à fait capable de planter un pieu à l'occasion.

Le sénateur Frith: Ce n'est pas une métaphore.

Le sénateur Forrestall: Le sénateur veut probablement dire dans l'arrière pensée des gens de la Nouvelle-Écosse, mais pas généralement. La tendance dans la législation du travail en Nouvelle-Écosse va vers les syndicats uniques plutôt que vers les syndicats multiples, dans un atelier donné.

Le sénateur Corbin: Le contraire de ces énoncés serait que, peut-être, nous avons trop de gestionnaires dans notre structure actuelle. Il faudrait peut-être trouver certains éléments de solution.

On ne m'a pas encore convaincu que le CN devrait se défaire de cela—appelez ça local ou autrement.

Le sénateur Graham: Non. Cela fait encore partie de la ligne principale.

Le sénateur Corbin: Cela fait encore partie de la ligne principale. D'accord. Je parle en termes généraux. Je n'ai pas été impressionné par une preuve quelconque qu'il y a une bonne raison pour faire ce qu'ils veulent faire. Je n'ai été impressionné par personne jusqu'à maintenant, sauf peut-être dans le meilleur des cas et dans les meilleures situations hypothétiques, compte tenu de l'expérience américaine. Mais le système américain ne correspond à la façon de vivre canadienne. J'appartiens peut-être au folklore auquel certaines personnes ont fait allusion ce matin, mais je ne crois pas. Je m'en tiendrai à ça pour le moment. Je suis convaincu que nous aurons de nombreuses autres possibilités d'en reparler dans les semaines à venir.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Heads. Nous vous remercions d'avoir accepté de venir nous rencontrer; votre geste est très apprécié.

M. Heads: Merci M. le président et MM. les sénateurs.

Le président: Nous passons maintenant à M. Gordon Peters.

M. Peters, nous avons cherché désespérément à trouver un Canadien qui avait de l'expérience dans le domaine qui nous occupe. C'est par pure coïncidence que nous avons entendu parler de vous. Vous faisiez l'objet d'une entrevue télévisée à CBC il y a quelque temps. Nous avons mis la main sur l'entrevue et c'est ce qui nous a amené à entrer en contact avec vous pour vous demander si vous pouviez venir nous rencontrer et nous donner un coup de main. Pouvez-vous nous parler de vous

[Text]

Mr. Gordon Peters, President, Central Western Railway: I am pleased to be here. I think in that interview I said this would be a lot of fun. I might change that opinion after a couple of days here.

In opening, I would like to give you a short introduction to Cando Contracting Limited. Our company started in 1978 in Brandon, Manitoba, as a railroad contracting company primarily involved in rail line abandonment. In the past fifteen years Cando Contracting has developed into a more diverse company with involvement in such areas as rail installation, track maintenance, demolition work and material sales. Over the last two years we have also been researching the shortline railroad industry in both Canada and the United States with plans towards the purchase and operation of our own group of shortline in Canada. We feel that we have worked hard to develop an understanding of the Canadian railway system as it exists today and have a perception of where it could be tomorrow. Although our study has been aimed at grain transportation in western Canada, many of our insights will be valid across the nation.

The Chairman: May I interrupt you?

Mr. Peters: Yes.

The Chairman: Are you saying that up to now, generally speaking, you have been involved in tearing up tracks?

Mr. Peters: That is right.

The Chairman: In other words, it is a new way of life that you are seeking. I am sorry. I will not interrupt again.

Mr. Peters: Shortlines can be a valuable cog in the wheel of transportation. The goal of transportation should be to get goods from point "A" to point "B" as quickly and economically as possible. Our national carriers, CN and CP rail, both do an excellent job of transporting goods across the country on the main line system. Unfortunately, because of their size, these companies are not able to give the attention to detail necessary to market their services to individual customers on a branch line system. This is an area where the shortline railroads excel. Because they are local companies, they are in tune to local needs. They take the time necessary to build confidence in the railroad system and in turn are able to market their services. The shortline railroad is dependent upon its marketability for its financial success. A shortline's ability to increase customer satisfaction and in turn increase car loadings has been proved time and time again by shortline railroads in the U.S..

[Traduction]

et de votre compagnie et nous dire ce que vous faites et ce que vous pensez?

M. Gordon Peters, président, Central Western Railway: Je suis heureux d'être ici. Dans l'entrevue, je crois avoir dit que ce serait une rencontre très amusante. Il se peut que je change d'idée après avoir passé quelques jours avec vous.

Pour commencer, j'aimerais vous parler brièvement de Canco Contracting Limited. Notre compagnie a été créée en 1978 à Brandon, au Manitoba, à titre de compagnie ferroviaire contractante engagée essentiellement dans les lignes de chemin de fer abandonnées. Au cours des quinze dernières années, Cando Contracting s'est diversifiée pour s'attaquer à des secteurs comme l'installation de voies ferroviaires, d'entretien de réseaux, de travaux de démolition et de vente de matériel. Au cours des deux dernières années, nous nous sommes intéressés à l'industrie ferroviaire pour les lignes sur courte distance, tant au Canada qu'aux États-Unis, en vue d'acheter et d'exploiter notre propre réseau de lignes sur courte distance au Canada. Nous estimons que nous avons travaillé fort pour développer et comprendre le système ferroviaire canadien tel qu'il est maintenant et pour avoir une perception de ce qu'il pourrait être demain. Bien que notre étude visait le transport céréalier dans l'ouest canadien, bon nombre des aperçus que nous avons eu sont valables pour le reste du Canada.

Le président: Puis-je vous interrompre?

M. Peters: Oui.

Le président: Êtes-vous en train de nous dire que jusqu'à maintenant, vous étiez engagés dans le démantèlement des voies ferrées?

M. Peters: C'est exact.

Le président: Autrement dit, vous êtes à la recherche d'un nouveau mode de vie. Je suis désolé. Je ne vous interromprai plus.

M. Peters: Les lignes sur courte distance peuvent constituer un maillon intéressant dans la chaîne du transport. Le transport devrait avoir pour objectif de déplacer des biens du point «A» au point «B», aussi rapidement et économiquement que possible. Nos transporteurs nationaux, le CN et le CP, font tous les deux un excellent travail en matière de transport de marchandises d'un bout à l'autre du pays sur les lignes principales. Malheureusement, à cause de leur importance, ces compagnies ne peuvent pas se pencher sur les détails qui seraient nécessaires pour commercialiser leurs services auprès des clients individuels dans un embranchement. C'est dans ce secteur que les compagnies de chemin de fer sur courte distance marquent un point. Puisqu'il s'agit de compagnies locales, elles sont à l'écoute des besoins locaux. Elles prennent le temps nécessaire pour amener les clients potentiels à avoir confiance en leur système ferroviaire et, ensuite, elles peuvent commercialiser leurs services. Le succès financier des compagnies ferroviaires sur courte distance dépend de la capacité de commercialisation de ces dernières. La capacité d'une compagnie ferroviaire sur courte distance à améliorer le taux de satisfaction de ses clients et d'accroître en retour sa capacité de chargement a été prouvée maintes et maintes fois par des compagnies ferroviaires aux États-Unis.

[Text]

An example of these improvements is evident in the Minnesota Valley Authority Railroad Incorporated, which is headquartered in Morton, Minnesota. Their main commodities are grain, 40 per cent; and clay, 40 per cent. They operate over 95 miles of track. This company took possession of the line in 1986 after it had not been operated for seven months. The Chicago North Western Railroad had reported car loadings in 1984 as low as 700 cars a year. In 1991, the MNVA announced that car loadings for that year had exceeded 5,700 cars, an 814 per cent increase over seven years.

We see shortlines developing in Canada under the hub-and-spokes scenario. Leading into the hub, or mainlines, is a system of independently run feeder lines. These spokes would be operated by smaller companies that would be able to do the best job at a reasonable price. There are similar examples that can be drawn from other sectors.

The airline industry works under the hub-and-spokes scenario. Smaller carriers using small jets and prop planes are used to gather passengers from small communities and deliver them to the large international airports. From there passengers are transferred to jumbo jets for travel to other major cities across Canada or around the world. It works under the economy of scale. The small guy can do the job more efficiently and the large carrier can do the job more efficiently. You would not expect to see a small commuter airline marketing a Trans-Atlantic flight.

A second example is the road system throughout Canada. Different levels of government are involved in maintaining the road system. The provincial governments are responsible for a series of highways and the municipal governments care for the municipal and gravel roads. If the federal government was responsible for maintaining the gravel roads across the country the costs would be astronomical. The road system was developed so that each road is maintained by the level of government that can do the job most efficiently.

Both of these examples relate back to the railroad industry in Canada. CN and CP, until recently, claimed that their organization could run every aspect of the railroad industry in Canada as efficiently as anyone else. It has been proven that this is not true. The experience in the U.S. has shown that each segment of the rail should be handled by the size of firm that can do it most efficiently. These examples of the airline industry and the road system would back this up.

Since the passing of the *Staggers Act* in 1982, the shortline railroad industry has exploded in the United States. Unfortunately, we have not seen the same kind of development in Canada. In western Canada, this can be blamed to some extent on the excess regulation surrounding the Western Grain Transportation Act, but even the Canadian system as a whole

[Traduction]

Un exemple de ces améliorations est manifeste pour la compagnie Minnesota Valley Authority Railroad Incorporated dont le siège social est à Norton, au Minnesota. Leur principales activités se concentrent sur le transport des produits céréaliers (40 p. 100) et de l'argile (40 p. 100). Ils exploitent plus de 95 milles de voies ferrées. Cette compagnie a pris possession de la ligne en 1986 après que cette dernière eut été hors service pendant plusieurs mois. La société Chicago North Western Railroad avait signalée des wagnonnées ne dépassant pas 700 wagons par année, en 1984. En 1991, la MNVA annonçait que les wagnonnées, pour l'année en cours, dépassaient 5 700 wagons; une augmentation de 814 p. 100 sur une période de sept ans.

Au Canada, nous voyons le développement des lignes sur courte distance dans un cadre de service en étoile. Menant au point de charge, ou des lignes principales, se trouve un système de lignes d'apport dirigées par des entreprises indépendantes. Ces dernières seraient exploitées par des petites compagnies qui pourraient faire un meilleur travail à un prix raisonnable. Il existe des exemples similaires dans d'autres secteurs.

L'industrie aérienne fonctionne sur un modèle de service en étoile. Les plus petits transporteurs utilisent des petits jets et des avions à hélices pour amener les passagers des petites communautés vers les grands aéroports internationaux. De là, les passagers sont transférés sur de gros porteurs qui les amènent dans les grandes villes du Canada ou autour du monde. L'exploitation se fait sur une base d'économie d'échelle. Les petits et les gros transporteurs peuvent chacun faire leur travail plus efficacement. On ne s'attendrait pas à voir un petit transporteur d'appoint commercialiser un vol transatlantique.

Un autre exemple nous est donné par le réseau routier au Canada. Divers paliers gouvernementaux sont engagés dans l'entretien du réseau routier. Les gouvernements provinciaux sont responsables d'une série d'autoroutes tandis que les autorités municipales sont chargées de l'entretien des routes principales et secondaires dans leur municipalité respective. Si le gouvernement fédéral était responsable de l'entretien des chaussées gravellées partout au pays, les coûts seraient astronomiques. Le réseau routier a été développé de manière que chaque route est entretenue par le palier de gouvernement qui peut faire le travail le plus efficacement possible.

Ces deux exemples se rattachent à l'industrie ferroviaire au Canada. Jusque récemment, le CN et le CP prétendaient que leur société respective pouvait exploiter aussi efficacement que quiconque tous les aspects de l'industrie ferroviaire au Canada. La preuve du contraire a été faite. L'expérience aux États-Unis a démontré que chaque segment d'un réseau ferroviaire doit être exploité par une société capable, en terme d'importance, de faire le travail le plus efficacement possible. Ces exemples de l'industrie aérienne et du réseau routier prouvent ces allégations.

Depuis l'entrée en vigueur de la *Staggers Act* en 1982, l'industrie du transport ferroviaire sur courte distance s'est développée de façon spectaculaire aux États-Unis. Malheureusement, elle n'a pas connu le même essor au Canada. Pour ce qui est de l'Ouest, cette situation s'explique en partie par une réglementation excessive découlant de la Loi sur le transport

[Text]

is over-regulated. Incentives that would have led to the development of the shortline industry in this country have been smothered. Shortline railroads will work in Canada, but it is imperative that they are encouraged to grow and allowed to compete on a level playing field.

It is apparent that the American companies see opportunities in Canada for further expansion. Unfortunately, Canadian companies may not be able to compete with American companies in the bidding war for the purchase of the first phase of shortline railroads in this country.

What are some of the reasons why the three companies left on the short list for the purchase of the Truro to Sydney line are all American companies? The early development of the industry in the U.S. has given our competition a head start. They are already experienced in all aspects of the operation of shortline, while Canadian companies are still trying to get their feet wet.

The lack of a clear direction from government leaders in this country makes it difficult for Canadian business to know how shortlines will be treated in the future. This may be keeping potential companies from taking a serious look at the industry.

American companies have been blessed with government support for the industry. In many cases, these small railroads have been able to obtain capital, in the area of 3.2 per cent interest, for the purchase and upgrading of their lines. CN and CP both have had a tremendous amount of financial support from the federal government in Canada over the last 25 years. Cando Contracting would encourage that kind of support from our politicians for the shortline industry if we are serious about making it viable.

What other options exist for the Canadian branch line system other than shortlines? Two main options remain. Firstly, the line can be continued to be operated by the mainline carrier. This will lead to the eventual demarketing of the line as the carriers cut their own costs. Customer service is neglected, and in turn car loading is decreased to the point where the second option is considered.

The second option is, of course, abandonment. Abandonment is a very serious consideration. Remember that lines that are abandoned today will never be replaced. Before abandonment, it is imperative that we look seriously at any future implications. What other commodities might be shipped off or onto these potential shortlines? Various types of aggregates and clays could be a potential boost for a small operator that is willing to put the time and effort into establishing a market. None of these commodities could justify a railroad on its own, but combined with a steady grain haul it might make the difference between profit and loss.

[Traduction]

du grain de l'Ouest, mais cela est vrai aussi pour l'ensemble de l'industrie canadienne du transport ferroviaire. Les facteurs qui auraient pu favoriser le développement du transport ferroviaire sur courte distance au Canada ont été étouffés. Cette catégorie de services se développera au Canada, mais il faut absolument qu'elle reçoive l'appui nécessaire pour permettre aux exploitants de faire face à la concurrence.

Les compagnies américaines voient des possibilités d'étendre leurs opérations au Canada. Malheureusement, les compagnies canadiennes ne seront peut-être pas en mesure de leur faire concurrence lors de la vente des premières lignes ferroviaires courte distance au pays.

Comment se fait-il que les trois dernières compagnies en lice pour l'acquisition de la ligne Truro-Sydney soient des compagnies américaines? L'industrie américaine du transport ferroviaire sur courte distance a de l'avance sur l'industrie canadienne correspondante. Les compagnies américaines ont déjà de l'expérience dans tous les aspects de l'exploitation de lignes courte distance, alors que les compagnies canadiennes commencent à peine à s'y risquer.

Le manque de direction de la part des chefs politiques de ce pays ne permet pas aux milieux d'affaires canadiens de prévoir le sort qui sera réservé aux transports ferroviaires sur courte distance dans l'avenir. Cela empêche peut-être d'éventuels investisseurs de s'intéresser de près à ce secteur.

Les sociétés américaines ont bénéficié de l'aide gouvernementale accordée à cette industrie. Dans de nombreux cas, ces petites sociétés ferroviaires ont pu financer à faible coût (à un taux d'intérêt d'environ 3,2 p. 100) l'achat et la remise en état de leurs lignes. Le CN et le CP ont tous deux bénéficié d'un énorme appui financier de la part du gouvernement fédéral au cours des 25 dernières années. La société Cando Contracting serait en faveur de l'aide gouvernementale à l'industrie du transport ferroviaire sur courte distance, dans la mesure où il y aurait une volonté ferme de rendre cette industrie viable.

À part l'exploitation de services sur courte distance, qu'y a-t-il d'autre à faire des embranchements du réseau ferroviaire canadien? Il y a deux autres solutions possibles. Ils pourraient continuer d'être exploités par la compagnie qui exploite la ligne principale. Cette voie mènera au démarketing des embranchements en cause lorsque les transporteurs voudront réduire leurs coûts d'exploitation. Le service à la clientèle sera négligé et viendra un temps où la demande sera si faible qu'elle obligera l'exploitant à envisager la deuxième solution.

La deuxième solution est évidemment l'abandon de la ligne. Il s'agit d'une décision très importante. Il ne faut pas oublier que les lignes abandonnées ne sont plus jamais remises en service. Avant de prendre cette décision, il faut donc considérer sérieusement toutes les conséquences possibles. Quelles autres marchandises pourraient être transportées sur les éventuelles lignes courte distance? Le transport de granulats et d'argiles pourrait être une ressource pour un petit exploitant prêt à investir le temps et les efforts nécessaires à l'établissement d'un marché. Aucune de ces catégories de marchandises ne justifierait à elle seule le maintien en service d'une voie ferrée, mais ajoutées à un service régulier de transport de grain, ces

[Text]

In closing, shortline railroads can be an important tool in the development of an efficient rail system in this country, but our governments and national carriers must become proactive in their approach to railroads of all shapes and sizes. Government and industry leaders can initiate the push towards efficiencies that the "Transportation Talks" can never accomplish. The general public cannot be expected to understand the complexities of the railroad industry in a short overview like the "Transportation Talks" meetings. It is time that government and industry leaders make the decisions that will lead to an efficient system.

We, the companies interested in shortlines, only ask for a fair chance to prove that we can make a valuable contribution to the transportation industry in Canada. For the past two years, Cando Contracting has patiently waited for some of the hurdles to be removed from the rail industry to allow our company to make a serious bid for a viable shortline. The provision for payment of shortlines in western Canada can be seen as one small positive step. It was the railroads that first built this country, and, properly structured, the railroads can make an important contribution to rebuilding it today.

That is my brief. I have just a few comments that I have written down over the last day and a half or so. I just would like to reiterate on them too.

I feel somewhat like a dinosaur here. I do not know, does this country want entrepreneurs? I think that is what the shortline industry is all about. In the last few years in Canada, small business has produced virtually all the jobs in this country, not big business. I listened on Tuesday to the big players or the big industries on this line, and I totalled up close to \$2 billion worth of government aid they had received. It was ironic to me that they were sitting worrying about the little shortline operator that might potentially operate this line, and they seemed so worried about it, and yet they had taken \$2 billion in government aid. To me, whoever is going to get this line, if it does go shortline, I would suggest they watch the big industries there. I would be more worried about them than I would the little shortline operator.

Senator Forrestall: Who were those industries?

Mr. Peters: The steel corporation, Stora, and Cape Breton Coal.

Senator Forrestall: Oh, yes. Well, it is nice to have a westerner with us. Do you want to talk about the Crow? Be careful, because it could happen here.

[Traduction]

marchandises pourraient faire la différence entre perte et profit.

Enfin, l'exploitation de lignes ferroviaires sur courte distance pourrait jouer un rôle important dans l'établissement d'un réseau ferroviaire efficace au Canada, à la condition que les gouvernements fédéral et provinciaux et les transporteurs nationaux adoptent une approche proactive et fassent preuve d'ouverture. Le gouvernement et les dirigeants de l'industrie ont le pouvoir de donner à ce secteur un élan que les présentes consultations ne sauraient jamais inspirer. On ne peut pas s'attendre à ce que la population comprenne la situation du transport ferroviaire dans toute sa complexité seulement à partir du survol qu'on en fait dans les présentes consultations. Il est temps que le gouvernement, de concert avec l'industrie, prenne les décisions qui s'imposent pour mettre en place un réseau ferroviaire efficace.

Quant à nous, les compagnies qui nous intéressons à l'exploitation de services sur courte distance, nous ne demandons que la chance de montrer que nous pouvons apporter une contribution importante à l'industrie canadienne du transport. Depuis deux ans, nous attendons patiemment à Cando Contracting que certaines barrières soient levées afin de pouvoir faire une soumission sérieuse en vue de l'exploitation viable d'une ligne sur courte distance. Les règles de calcul des paiements établies à l'égard des lignes sur courte distance dans l'Ouest canadien peuvent être considérées comme un petit pas dans la bonne direction. Ce pays s'est bâti grâce aux chemins de fer et un réseau efficace pourrait aujourd'hui aider à le rebâtir.

Voilà mon avis. J'aimerais seulement ajouter quelques réflexions que je me suis faites au cours des quelque deux derniers jours.

Je me sens un peu comme un dinosaure ici. Je me demande si ce pays veut véritablement des entrepreneurs. Je pense que toute la discussion au sujet des lignes ferroviaires sur courte distance tourne autour de cette question. Dans les dernières années, ce sont les petites entreprises, et non les grandes, qui ont créé pratiquement tous les emplois dans ce pays. J'écoutais parler jeudi ceux qui «font le poids», c'est-à-dire les représentants des grandes entreprises, et j'ai calculé que le montant de l'aide gouvernementale dont ils avaient bénéficié s'élevait à près de deux milliards de dollars. Il m'est apparu ironique de les voir là à tellement appréhender la concurrence de l'éventuel petit entrepreneur qui exploiterait la ligne sur courte distance dont il est question, eux qui ont bénéficié de toute cette aide gouvernementale. Je dirais à quiconque se voit attribuer l'exploitation de cette ligne, si jamais cela se produit, de surveiller les grandes entreprises. Je me ferais beaucoup plus de souci à propos des grandes entreprises que du petit exploitant de ligne sur courte distance.

Le sénateur Forrestall: De quelles entreprises parlez-vous?

M. Peters: De la Stora et de la Cape Breton Coal.

Le sénateur Forrestall: Ah oui. Bien. Il nous fait plaisir d'avoir un citoyen de l'Ouest parmi nous. Voulez-vous parler de l'accord concernant le Nid-de-Corbeau? Attention, cette situation pourrait aussi bien se produire ici.

[Text]

The Chairman: Mr. Peters, just to establish things before we start the questioning: When did you tear up your first rail line? How long ago?

Mr. Peters: 1978.

The Chairman: How many miles of tracks have you torn up, approximately?

Mr. Peters: Probably a couple of thousand.

The Chairman: A couple of thousand. Are you suggesting that had you the will or the encouragement or whatever else we get into, that possibly part of that 2,000 miles of track could have been used as a profitable shortline operation?

Mr. Peters: No. I think it is economy of scale, if you look at the basket of lines, a hundred lines in the country. The rail industry, as I look at it, was built for the horse and buggy days. There was a rationalization of the lines. We could never get out of the CN or CP when you were going to stop. Were we going to stop at one elevator in each province, in Saskatchewan and Manitoba, in one line? I think there has been a rationalization down too, and I think Mr. Heads talked about this. Where is it going to stop? Where is the economical level? I would agree with Mr. Heads that 30 to 40 cars per mile of track is in the range that is probably an acceptable shortline operator.

The Chairman: I have Senator Graham, Senator Stewart, and Senator Forrestall.

Senator Graham: Mr. Peters, did you look at the Truro-Sydney line as a possibility for an investment?

Mr. Peters: Did we? No.

Senator Graham: Can you tell me what you know about the Atlantic economy and Atlantic economic conditions?

Mr. Peters: I made three trips to Newfoundland. We are the most successful rail line abandonment contractor in western Canada. I went to Newfoundland to see what we could do there to efficiently take the track off. I got told by CN that it was basically a make-work project and that there was no place for a person like me down there. We made three trips down, made some bids on it, made bids on the ones in P.E.I., and never were successful.

Senator Graham: Do you think that a private operator could operate the Truro-Sydney line without any kind of a subsidy?

Mr. Peters: I think it would come down. What is the capital cost? There seemed to be a concern that a guy was going to get a good deal on a line. If a person was providing a service to me, a trucker, I would not go out and encourage him to pay twice as much for his truck. I would think if it is a reasonable capital cost, that definitely he could make it a viable operation.

Senator Graham: I want to assure you right off the top that we in Atlantic Canada welcome big business or entrepreneurs

[Traduction]

Le président: M. Peters, dites-nous, avant que l'on procède à la période de questions: Quand avez-vous démolì votre première voie ferrée? Il y a combien d'années?

M. Peters: En 1978.

Le président: Environ combien de milles de voie ferrée avez-vous démolìs?

M. Peters: Probablement 2 000 milles.

Le président: Deux mille milles. Voulez-vous dire que si vous aviez été suffisamment intéressé, ou si vous aviez eu l'aide voulue, ou quoi que ce soit, une partie de ces 2 000 milles de voies ferrées aurait peut-être pu être exploitée à profit?

M. Peters: Non. Je pense que c'est l'économie d'échelle, si on considère l'ensemble des lignes du réseau national, une centaine au total. À mon avis, l'industrie du transport ferroviaire convenait à l'époque de la voiture à cheval. Il y a eu une rationalisation du réseau. On n'a jamais pu savoir du CN ni du CP où cela s'arrêterait. S'arrêterait-on à un élévateur dans chaque province, en Saskatchewan et au Manitoba, sur la même ligne? Je crois qu'il y a eu une rationalisation ici aussi et, si je ne m'abuse, M. Heads en a déjà parlé. Où cela s'arrêtera-t-il? Quel est le seuil de rentabilité? Je serais d'accord avec M. Heads pour dire qu'un rapport de 30 à 40 wagons par mille de voie ferrée permettrait probablement une exploitation rentable de services sur courte distance.

Le président: Les sénateurs Graham, Stewart et Forrestall ont des questions à poser.

Le sénateur Graham: M. Peters, avez-vous considéré la ligne Truro-Sydney comme possibilité d'investissement?

M. Peters: Nous? Non.

Le sénateur Graham: Pouvez-vous me dire ce que vous connaissez de l'infrastructure économique de l'Atlantique et de la situation économique actuelle dans cette région?

M. Peters: Je suis allé trois fois à Terre-Neuve. Nous sommes l'entreprise de démolition de voies ferrées la plus prospère de l'Ouest canadien. Je me suis rendu à Terre-Neuve pour voir ce que nous pourrions faire là-bas en tant qu'experts en démolition de voies ferrées. On m'a dit au CN qu'il s'agissait avant tout d'un projet ponctuel de création d'emplois et qu'il n'y avait rien à faire là pour des experts. Nous nous sommes rendus là-bas trois fois, nous avons fait des soumissions, nous avons aussi fait des soumissions à l'île-du-Prince-Édouard, mais nous n'avons jamais obtenu de contrats.

Le sénateur Graham: Croyez-vous qu'un entrepreneur du secteur privé pourrait exploiter la ligne Truro-Sydney sans subvention aucune?

M. Peters: Je crois qu'il finirait par y arriver. Tout tourne autour du montant de l'investissement. On a semblé s'inquiéter du fait que quelqu'un puisse faire une bonne affaire en achetant une ligne. Si quelqu'un me fournit un service, un camionneur, par exemple, je n'ai pas avantage à ce qu'il achète son camion au double de sa valeur. Je crois que si le coût de l'investissement est raisonnable, il est sûrement possible d'en faire une exploitation viable.

Le sénateur Graham: Je tiens à vous assurer tout de suite que nous, dans le Canada Atlantique, nous accueillons à bras

[Text]

such as yourself who can come in and operate effectively and efficiently, and particularly without subsidies. I find it very difficult to find a company in the country today that does not operate without some kind of subsidy, one way or the other. You said that your studies are largely in grain transport, and I think that is quite natural, being a westerner. You insist that your insights are really valid right across the country. I think it was Dr. Heads who stressed that you have to be very careful when you do that kind of thing. You stated rather strongly that your insights would be applicable to Atlantic Canada, as applicable as they would be in the west. Now, which of your insights would be most revealing in terms of the Truro-Sydney line?

Mr. Peters: I think the economies of scale you are looking at. This is a large shortline or regional railroad, so the ones we are looking at are smaller. There are portions in this. There is a portion that I believe the coal fields operate themselves, for a reason they never got into. There are economies of scale in everything.

Senator Graham: But you really have looked at shorter lines?

Mr. Peters: That is right.

Senator Graham: In terms of Truro-Sydney, you really looked at much shorter lines; you really have not looked at the Truro-Sydney line?

Mr. Peters: This I would see as very major, close to a regional railroad.

Senator Graham: It is still part of the main line.

Mr. Peters: The numbers that come out, 90 or 100 cars per mile a year, would dictate that it should be able to be run very profitably, I would think, as long as the capital cost did not go too high to purchase it.

Senator Graham: You also said that in the first phase of shortline sales, most of the operators or the new purchasers would be American. You said that this exists because of lack of clear direction from governments of this country. What level of government are you referring to?

Mr. Peters: Well, as the Crow agreement out in western Canada has portrayed, there are only two players entitled to that money, CP and CN. Nobody else can get any portion of it.

Senator Graham: The Crow subsidy in western Canada amounts to what, over \$700 million?

Mr. Peters: That is right.

Senator Graham: Per annum. Where do you think this direction should come from, provincially, federally, or both?

Mr. Peters: Well, I think it should come from both. You know, we talk in western Canada about road impact costs and

[Traduction]

ouverts les grandes entreprises ou les entrepreneurs, comme vous, capables de fonctionner de façon efficace et efficace, surtout s'ils peuvent se passer de subventions. Il est très difficile aujourd'hui de trouver, dans ce pays, une société qui n'ait pas recours à une forme ou une autre de subvention. Vous avez dit que vos études portent principalement sur le transport du grain, et voilà qui est tout naturel, puisque vous êtes originaire de l'Ouest. Vous soutenez que vos idées valent pour l'ensemble du Canada. C'est M. Heads, je crois, qui a souligné qu'il faut être très prudent avant de généraliser comme vous le faites. Vous avez appuyé assez lourdement sur le fait que vos propos valent autant pour le Canada Atlantique que pour l'Ouest canadien. Quels sont donc les faits saillants dont vous voulez nous faire part en ce qui a trait à la ligne Truro-Sydney?

M. Peters: Je pense à cet aspect des économies d'échelle. La Ligne constitue une grande ligne sur courte distance ou une ligne ferroviaire régionale, alors que celles que nous étudions sont de moindre envergure. Cette ligne comporte des tronçons. Que je sache, un de ces tronçons est exploité par les sociétés qui exploitent les gisements de charbon, pour des raisons qu'elles n'ont pas précisées. Il est possible de réaliser partout des économies d'échelle.

Le sénateur Graham: Mais c'est véritablement des lignes sur plus courte distance que vous étudiez.

M. Peters: C'est juste.

Le sénateur Graham: Vous avez examiné des lignes situées sur des distances beaucoup plus courtes, et vous n'avez pas vraiment étudié la ligne Truro-Sydney, n'est-ce pas?

M. Peters: Je considérerais la Ligne comme une «super» ligne sur courte distance, presque une ligne régionale.

Le sénateur Graham: Elle fait encore partie de la ligne principale.

M. Peters: D'après les chiffres mentionnés (90 ou 100 wagons par mille année), il s'agit d'une ligne qui devrait pouvoir être très rentable, à mon avis, à condition que le coût d'achat ne soit pas trop élevé.

Le sénateur Graham: Vous avez dit, également, que dans la première phase de privatisation des lignes sur courte distance, la plupart des exploitants ou des nouveaux acheteurs seraient américains, situation que vous attribuez à l'absence d'orientation claire de la part des gouvernements. À quel palier de gouvernement pensez-vous?

M. Peters: Comme l'a montré l'entente du Nid-de-Corbeau, dans l'Ouest canadien, seules deux sociétés ont droit aux subventions, soit le CN et le CP. Personne d'autre n'y a droit.

Le sénateur Graham: À combien s'élève la subvention du Nid-de-Corbeau, dans l'Ouest, à plus de 700 millions de dollars?

M. Peters: C'est juste.

Le sénateur Graham: Par année. Quel gouvernement devrait déterminer les orientations, selon vous? Le gouvernement provincial, le gouvernement fédéral ou ces deux paliers ensemble?

M. Peters: Les deux, je crois. Vous savez, nous discutons, dans l'Ouest, des répercussions de l'abandon de lignes ferro-

[Text]

all that. I understand there are many different players involved in it. There is government of all levels. There is the farm group. As it stands right now, railroad transportation is a federal issue, and I think that is what everybody is grappling with here. I come from Manitoba, and we are not a rich province either, but I believe from the entrepreneur's side of it that we could do it more efficiently ourselves. When you ask why a railroad would work in southern Manitoba, we would not have a portion of a Montreal head office to pay for, and that type of scale.

Senator Graham: On page 5 you say this will lead to the eventual demarketing of the line, and we have heard that word over and over. Some of us almost begin to regard that as a threat. Are you suggesting that CN would ignore its responsibilities to a particular part of Canada while concentrating on another part of Canada, as a national agency, as a national institution of government serving the Canadian people wherever?

Mr. Peters: You can go to any area of Canada. Come on out to our little home town. We don't even have a CN. We have 40,000 people, and we don't even have a CN marketing person in there. That term comes from both CN's and CP's own people.

Senator Graham: You also say that because they are local companies, and you are talking about smaller companies, they are in tune to local needs. Yet CN has been in business in every part of the country, and certainly in our part of the country for 70, 80 years, whatever. They have employees there. You don't think they would be in tune?

Mr. Peters: No.

Senator Graham: They are not. Why?

Mr. Peters: The nature of the thing. It is like sitting in Ottawa you cannot understand how demarketing goes on. Well, maybe you can't understand that in this room, but from the place I come from, the community I come from, I can very much understand that.

Senator Graham: But we are seeing that gradual so-called erosion or demarketing right across the country.

Mr. Peters: Yes.

Senator Graham: You have been here most of the time, and you have heard a lot of the testimony. If the government said to CN, "All right, you want to run this as a business so why not privatize the whole thing?" You have heard me say this before. It would be a heck of a lot easier to sell at a great profit to the government the so-called core line between Quebec and Montreal and Toronto and Winsor. What would you think of that?

Mr. Peters: Well, I think anybody in this room can run that line. It is just a question of how much does this individual want to run it, how much does that individual, and you can go around the table. We are talking about who can run it most efficiently.

[Traduction]

viaires sur les coûts des routes. Il y a tellement d'acteurs concernés. Il y a tous les paliers de gouvernement. Il y a le groupe des fermiers. À l'heure actuelle, le transport ferroviaire relève du gouvernement fédéral et c'est ce que tout le monde a de la difficulté à accepter ici. Je suis originaire du Manitoba, qui n'est pas une province riche, mais je crois, à titre d'entrepreneur, que l'on est plus efficient lorsque l'on prend en mains ses propres affaires. Vous vous demandez comment une ligne ferroviaire pourrait être rentable dans le sud du Manitoba? Eh bien, nous n'aurions pas à assumer une partie des coûts du siège social, à Montréal, et des autres frais semblables.

Le sénateur Graham: À la page 5, vous dites que l'on doit s'attendre, un jour ou l'autre, au démarketing de la ligne. On nous l'a tellement répété que certains d'entre nous commentent presque à y voir une menace. Voulez-vous insinuer que le CN, un organisme gouvernemental d'envergure nationale, et à ce titre au service de tous les Canadiens, quel que soit leur lieu de résidence, renierait ses responsabilités à l'égard d'une région du Canada pour en favoriser une autre?

M. Peters: Allez n'importe où au Canada. Venez chez moi, dans la petite localité dont je viens. Le CN est absent. Une population de 40 000 habitants n'a accès à aucun service du CN, même pas à un agent de commercialisation! Ce terme est utilisé par les dirigeants du CN et du CP eux-mêmes.

Le sénateur Graham: Vous dites aussi que les sociétés locales, en raison de leur faible envergure, sont au diapason des besoins locaux. Mais le CN assure une présence aux quatre coins du pays, y compris dans notre région depuis 70 ou 80 ans, peu importe. On y trouve des employés du CN. Vous ne croyez pas que le CN puisse répondre aux besoins locaux?

M. Peters: Non.

Le sénateur Graham: Pourquoi pas?

M. Peters: C'est dans la nature des choses. Tout comme vous, ici, à Ottawa, vous ne pouvez comprendre comment fonctionne le démarketing. Mais moi, compte tenu de mes origines, de la petite localité dont je suis originaire, c'est une chose que je peux très bien comprendre.

Le sénateur Graham: Mais nous observons cette soi-disant diminution des services ou ce démarketing partout au pays.

M. Peters: Oui.

Le sénateur Graham: Vous avez assisté à la plupart des audiences et vous avez entendu un grand nombre de témoignages. Si le gouvernement disait au CN: «D'accord, vous voulez fonctionner selon les principes du secteur privé, alors pourquoi ne pas tout privatiser?» Ce n'est pas la première fois que je mentionne cette éventualité. Il serait beaucoup plus facile de vendre au gouvernement, avec un gros profit, la ligne située dans le corridor Québec-Montréal-Toronto-Windsor. Quelle serait votre opinion là-dessus?

M. Peters: Je pense que n'importe qui, ici, serait capable d'exploiter de façon rentable cette ligne. Il s'agit seulement de connaître la motivation de cette personne à ce faire. Ce qui importe, c'est qu'elle puisse l'exploiter de la manière la plus efficiente.

[Text]

Senator Graham: Would you favour privatization for the whole CN system?

Mr. Peters: I never put much thought into that.

Senator Graham: In the final part, you say:

The general public cannot be expected to understand the complexities of the railway industry in a short overview like the "Transportation Talks" meetings. It is time that government and industry leaders make the decisions that will lead to an efficient system.

You do not think there should be any consultation with the public?

Mr. Peters: No. I come back to the environment over the last 12 or 15 years. Maybe the most I imagine comes from the contractor's side. I worked for 12 or 14 years with CN, and the prime goal of CN was breaking any contractor that came on site. You could not have that type of adversary effect and have a successful shortline. I am looking at this as it has got to be a win-win situation. I look at people that we deal with, and one of the first things I tell our marketing people is to make sure they are making money. People that are making the most money off me usually pay their bills the best and are the most successful companies, and we go on and do better business. We can talk about a reasonable amount of profit, but a shortline system, because it is capped to the mainline carrier, is going to have to be a win-win all the way around.

Senator Graham: I have just one final question. It relates to page 4, some of the reasons that the three companies left on the short list to purchase the Truro-Sydney line are all American companies. Your third point is:

American companies have been blessed with government support for the industry. In many cases, these small railroads have been able to obtain cheap capital (in the area of 3.2 per cent interest for the purchase and upgrading of their lines).

How would you equate the 3.2 per cent interest, for instance, with subsidies in Canada or the assistance that has been given to the CWR?

Mr. Peters: That is one thing that I come down to. What I am really relating there is that it is not necessarily money all the time. I think a lot can be done without any government involvement, but I do need the government involvement to say the CN or CP are given the opportunity to shed small portions off that are costing them the high dollar, which they readily admit now, giving them an opportunity and pushing them to make that move. That is the support I am looking for in government.

Senator Graham: Thank you, Mr. Chairman.

[Traduction]

Le sénateur Graham: Seriez-vous favorable à la privatisation de l'ensemble du réseau du CN?

M. Peters: À vrai dire, je n'ai jamais songé sérieusement à cela.

Le sénateur Graham: Dans la dernière partie de votre mémoire, vous écrivez:

On ne peut s'attendre à ce que le grand public comprenne les subtilités de l'industrie du transport ferroviaire à partir d'un bref survol comme les rencontres de «consultation sur les transports». Il est temps que les chefs des gouvernements et de l'industrie prennent les décisions qui s'imposent pour nous donner un réseau efficient.

Vous ne pensez pas que le public devrait être consulté?

M. Peters: Non. Je pense à la situation qui règne depuis 12 ou 15 ans. C'est à titre d'entrepreneur que je m'identifie le plus facilement. Mais pendant 12 ou 14 ans, j'ai été à l'emploi du CN. Or, le premier objectif du CN était de faire échouer tout entrepreneur. Il est impossible, avec de tels bâtons dans les roues, d'exploiter de façon rentable un service sur courte distance. Il me semble qu'avec de la bonne volonté, chaque partie aurait pu trouver son compte. J'observe les gens avec qui nous traitons; une des premières mises en garde que je fais à nos agents de commercialisation, c'est de s'assurer que nos clients potentiels gagnent de l'argent. Les entreprises qui gagnent le plus d'argent grâce à mes services sont généralement celles qui paient le mieux leurs factures et sont habituellement les plus florissantes; et nous continuons à faire ensemble de bonnes affaires. On peut parler d'un pourcentage raisonnable de profit, mais dans le cas d'une ligne sur courte distance, il faudra faire en sorte que tout le monde trouve son compte, autant cette ligne sur courte distance que la ligne principale dont elle est tributaire.

Le sénateur Graham: Il me reste une dernière question, qui porte sur ce qui est dit à la page 4 et sur les raisons qui expliquent que les trois sociétés figurant sur la liste finale des acheteurs potentiels de la ligne Truro-Sydney soient toutes américaines. Votre troisième point se lit ainsi:

Les sociétés américaines ont bénéficié de l'aide gouvernementale accordée à cette industrie. Dans de nombreux cas, ces petites sociétés ferroviaires ont pu financer à faible coût (à un taux d'intérêt d'environ 3,2 p. 100) l'achat et la remise en état de leurs lignes.

Quel parallèle établiriez-vous entre ce taux de 3,2 p. 100, par exemple, et les subventions gouvernementales au Canada ou l'aide dont a bénéficié la société CWR?

M. Peters: Voilà justement un point que je voulais soulever. Ce que je dis en réalité, c'est qu'il ne s'agit pas nécessairement d'argent tout le temps. Je pense qu'on peut faire un grand bout de chemin sans participation financière gouvernementale, mais je souhaiterais que le gouvernement laisse clairement le loisir au CN et au CP de se défaire de certaines lignes qui leur coûtent une fortune, un fait qu'elles admettent volontiers maintenant, et qu'il les incite même à faire cela. Voilà ce que j'attends du gouvernement.

Le sénateur Graham: Merci, monsieur le président.

[Text]

Senator Stewart: Both my questions have been anticipated, Mr. Chairman.

Senator Frith: I did not understand what you just said. The question related to the fact that they got 3.2 interest. How did they get that? Was it by government guarantee? Did somebody guarantee the difference in the loan?

Mr. Peters: They gave them a loan of money, but that is not—

Senator Frith: Who gave them that?

Mr. Peters: The U.S. Treasury.

Senator Frith: Then I did not follow how you went from there. I am not arguing with you. I just did not understand your point.

Mr. Peters: In western Canada, that is primarily what we have looked at once again. The railroad transportation system as it pertains to grain is 6,000 miles of branch line as a cost-plus system. It is a cost-plus system, so it does not take a rocket scientist long to figure out that if you can do something for \$1,000 and you get a contribution to overhead and you get a contribution to profit, if that turned into a \$2,000 cost, it would be a whole lot better. So what I want is a push from government saying to the CN and CP, "We have had enough of this around the edges. Let us see some opportunity." So if there is a line that is costing \$1 million today, why doesn't Cando Contracting get a little bit of a chance to go against that and see if we can do that for \$500,000 or \$600,000.

I can understand why CP or CN do not want that to happen, because it is going to lower their costs, and they get it on a percentage of overhead and profit. I have had CN or CP telling me point-blank that, "We got the contract, you didn't." So that explains a bit why I came down here, because I felt there was a value in it. It is like a tug of war. As the entrepreneur side of it, I enjoy the challenge of trying to make it push through and see what we can do. It is on the edges. It is on the small branch lines. It is on the high-cost ones that we are looking at.

Senator Frith: I understand better.

Senator Graham: Lower interest rates rather than subsidies.

Mr. Peters: I am not even looking at the money, but just to push to make it happen.

Senator Forrestall: There have been two or three other Canadian experiences in recent years. Do you foresee this move by Canadian National to privatize, or to sell off the Truro-Sydney line, as a harbinger of what is to come? Can you see other examples of this happening? If you can, will you enlighten the committee as to where they might be taking place?

I think what we are doing is fairly important, not just with respect to our own immediate problem in Nova Scotia but for

[Traduction]

Le sénateur Stewart: Les deux questions que j'avais ont déjà été posées, monsieur le président.

Le sénateur Frith: Je n'ai pas compris ce que vous avez avancé. La question portait sur le fait qu'elles ont obtenu un taux d'intérêt de 3,2 p. 100. Comment ont-elles fait? Était-ce en vertu d'une garantie gouvernementale? Est-ce que quelqu'un a pris en charge l'autre partie du service de la dette?

M. Peters: On leur a prêté l'argent, mais ce n'est pas . . .

Le sénateur Frith: Qui leur a prêté?

M. Peters: Le Trésor public des États-Unis.

Le sénateur Frith: Je ne vous suivais plus à partir de ce point. Je ne veux pas vous contredire. Je n'ai simplement pas compris votre intervention.

M. Peters: Dans l'Ouest canadien, c'est cet aspect de la question qui nous préoccupait au premier chef. Le réseau ferroviaire de transport des grains compte 6 000 milles de lignes secondaires exploitées en régie intéressée. Avec ce mode d'exploitation, ça ne prend pas un génie pour comprendre que si vous pouvez réaliser quelque chose pour 1 000 \$ et que vous obtenez une subvention pour couvrir les frais généraux et dégager un certain profit sur cette base, alors il vaut mieux faire en sorte que cela coûte 2 000 \$. Donc, ce que j'attends du gouvernement, c'est une prise de position ferme à l'endroit du CN et du CP, du genre «Nous en avons assez de cette situation. Essayons de passer à autre chose.» Donc, si une ligne coûte un million de dollars aujourd'hui, pourquoi ne pas laisser la chance à Cando Contracting de tenter quelque chose et voir si elle ne pourrait pas s'en tirer pour 500 000 à 600 000 dollars.

Je peux comprendre pourquoi le CN ou le CP ne veulent pas que cela se produise, puisque cela ferait baisser leurs coûts, et comme le calcul se fait en fonction des frais généraux et de la marge bénéficiaire . . . D'ailleurs, les gens du CN et du CP m'ont carrément dit: «C'est nous qui avons le contrat et pas vous.» Donc, c'est un peu à cause de cela que je suis venu ici et parce que j'étais d'avis que cela valait la peine. C'est un peu comme une partie de bras de fer. À titre d'entrepreneur, j'aime le défi de faire passer mon projet et de voir ce que nous pouvons réaliser. C'est un cas limite. Cela concerne les petites lignes secondaires. Nous étudions celles qui sont assorties d'un coût élevé.

Le sénateur Frith: Je comprends mieux.

Le sénateur Graham: Baisser les taux d'intérêt plutôt que d'accorder des subventions.

M. Peters: Je ne parle même pas de l'argent, mais simplement des pressions pour que cela arrive.

Le sénateur Forrestall: Il y a eu deux ou trois autres expériences canadiennes ces dernières années. Pensez-vous que cette décision du Canadien national de privatiser ou de vendre la ligne Truro-Sydney soit un présage de ce qui reste à venir? Pourriez-vous me donner d'autres exemples dans ce sens? Si vous le pouvez, pouvez-vous dire au comité où ces exemples sont susceptibles de se produire?

Je pense que ce que nous faisons ici est plutôt important, non seulement en ce qui a trait à notre propre problème ici en

[Text]

the country so that people will understand where Parliament is coming from.

Mr. Peters: We in western Canada will have to take the responsibility, just as the people in eastern Canada will have to take the responsibility, for running 6,000 miles of branch line. That is what it is in western Canada.

We could say it is a job for CN and CP. In terms of the next generation, I don't see that the money is there. We will have to take responsibility now and come up with innovative ways to do it. Right now there is mixed economic regional development in terms of the running of a railroad. Maybe the reason the companies are losing money is that it is not quite efficient enough.

You can play it both ways. The political side and the economic side are very real. If I am an exporter or a manufacturer and I want to export on a world basis, then I will have a hard time competing. I think a lot of it over the next 50 years will depend on how we compete on a world basis, let alone within Canada.

Senator Forrestall: You see no problem, then, with an expansion of the private concept mix?

Mr. Peters: No, as long as everyone understands, railroads included, that this has to be a win-win type of situation. If there is an attitude that we are going to break one segment of it, then it will not work. CN or CP could not operate in western Canada if you did not give them a realistic shot at making money.

Senator Forrestall: With respect to this privatization, or privatizations that might be in the wind, are entrepreneurs making bids, successful or otherwise? Are they better off taking a look at provincial chartering as opposed to federal chartering?

Mr. Peters: Yes, and I would come back to the work rules, not so much as wages. Our company would pay very close to the work rules. That is what bothers me more than anything else. Just as a matter of interest, we have had a proposal before the CN for two years now, and I have had one before CP for eight months.

Senator Forrestall: About what?

Mr. Peters: Buying a shortline. There are problems as to whether it can move through the system or not.

Senator Frith: Specific shortlines?

Mr. Peters: Yes.

Senator Forrestall: Have you identified the shortlines that you think CP or CN might want to get rid of? Have you gone after them and asked them to privatize them?

Mr. Peters: For sure. The one we are looking at is a light rail one on which they run a limited capacity of 177,000 GVW. We would take it to 263,000, as Mr. Payne has done. That efficiency alone is worth \$2 or \$3 a tonne to the railways.

[Traduction]

Nouvelle-Écosse, mais pour l'ensemble du pays, pour que les gens comprennent la position du Parlement.

M. Peters: Dans l'Ouest du Canada, nous devons assumer la responsabilité, tout comme vous dans l'Est du pays, d'exploiter 6 000 milles de voies principales. C'est la situation dans l'Ouest du Canada.

On pourrait dire qu'il s'agit là d'un travail pour le CN et le CP. Pour ce qui est de la prochaine génération, je ne crois pas qu'on dispose des sommes nécessaires. Nous devons prendre nos responsabilités aujourd'hui et trouver des solutions innovatrices. À l'heure actuelle, en ce qui a trait à l'exploitation des chemins de fer, nous sommes en plein développement économique régional mixte. La raison pour laquelle les compagnies perdent de l'argent est peut-être qu'elles ne sont pas assez efficaces.

On peut aborder la question sous les deux angles. Le côté politique et le côté économique sont tout à fait réels. Si je suis exportateur ou fabricant et que je veux exporter à l'échelle mondiale, j'aurai toutes les peines du monde à être concurrentiel. Je pense que tout dépendra, dans les 50 prochaines années, de notre compétitivité à l'échelle mondiale, sans parler d'ici même au Canada.

Le sénateur Forrestall: Vous ne voyez donc aucun inconvénient à l'expansion du concept de la privatisation?

M. Peters: Non, dans la mesure où tout le monde comprend, y compris les compagnies ferroviaires, que tous doivent y gagner quelque chose. Si on s'aligne pour en éliminer un secteur, alors, ça ne fonctionnera pas. Le CN ou le CP ne pourraient pas fonctionner dans l'Ouest du Canada si vous ne leur aviez pas donné une chance véritable de faire de l'argent.

Le sénateur Forrestall: En ce qui a trait à cette privatisation ou aux privatisations qui semblent dans l'air, les entrepreneurs font-ils des soumissions, et le font-ils avec succès ou non? Seraient-ils mieux de se tourner vers l'affrètement provincial plutôt que vers l'affrètement fédéral?

M. Peters: Oui, et j'en reviendrais aux règles de travail, et pas tant aux salaires. Notre compagnie paierait un montant très proche des règles. C'est ce qui me tracasse le plus. À titre d'intérêt seulement, j'aimerais dire que nous avons fait une proposition au CN il y a maintenant deux ans et que j'en ai faite une au CP il y a huit mois.

Le sénateur Forrestall: À quel sujet?

M. Peters: L'achat d'un tronçon sur une courte distance. Il y a des problèmes quant à savoir si cela peut ou non s'intégrer au réseau.

Le sénateur Frith: Des tronçons particuliers?

M. Peters: Oui.

Le sénateur Forrestall: Avez-vous déterminé quels sont les tronçons dont le CP ou le CN pourraient vouloir se débarrasser? Leur avez-vous demandé de les privatiser?

M. Peters: Bien sûr. La ligne que nous convoitions est une voie légère sur laquelle ils exploitent un service à capacité limitée de 177 000 M.T.C. Nous porterions cette capacité à 263 000, comme l'a fait M. Payne. À lui seul, ce changement vaut 2 ou 3 \$ la tonne pour les chemins de fer.

[Text]

We are looking at a line on which they provide one day a week service, but on which they have a train going by twice a week to the cut-off point. They are only buying the one day going in. They only go into this dead head one day a week, but the train goes by twice a week. We can spot those cars and give twice the turn-around on them. We could both win in a situation like that. We could turn the cars faster and the customer would get better service. But they cannot for reasons of economy go in there but twice a week.

Senator Forrestall: Mr. Chairman, I have wanted to ask this question all day. I am as curious as the others who have asked it. You have alluded, regretfully, as to why there are only Americans competing or bidding here. In your opinion, is that because there is not capital available in Canada?

Mr. Peters: In the initial phase it will be the same as it was in the U.S. where they had trouble with capital. We will have the same type of trouble up here.

Senator Forrestall: Would you go so far as to suggest that probably, like a lot of other Canadian entrepreneurs these days, you are a little irritated with the banks sending all their capital to the United States and not making it available to Canadians?

Mr. Peters: I can understand how the banks have a problem. It is new ground for them. If cars had never been sold before in Canada, and you said you were going to sell cars, you would have the same problem. I understand the banking problems. We get into it every now and then when a subcontractor working for us has a problem raising capital. Sometimes it is in our best interests to help them out.

The little bit of money they are getting for these tracks is not going to make a difference to either CP or CN. If they sold them off and if you took the money over five or ten years and financed it, it would be but a small problem for them. CP lost \$900 million last year. The few hundred thousand dollars, or even millions of dollars, they will get off a few lines will not make a big difference to them.

Senator Forrestall: They will get a lot of money and spend it in Dartmouth.

The Chairman: Thank you, Mr. Peters. You are a particularly articulate advocate, I can assure you. What is your federal constituency in Manitoba?

Mr. Peters: Brandon-Souris.

The Chairman: Too bad it's a Tory. Thank you very much, Mr. Peters.

We will now hear from Tom Payne. His name has been bandied about quite a bit.

Mr. Tom Payne, President, Central Western Railway: Ladies and gentlemen, honourable senators, I am pleased to be here. I have a little tale to tell but I think pictures are worth a

[Traduction]

Nous envisageons d'acheter une voie sur laquelle ils n'offrent de service qu'un seul jour par semaine, mais sur laquelle le train passe deux fois par semaine jusqu'au point de dételage. Ils n'achètent que le trajet d'aller. Ils ne font ce voyage à vide qu'une fois par semaine, mais le train circule deux fois. Nous pouvons repérer ces wagons et doubler leur rendement. Nous pourrions tous gagner dans une situation comme celle-là. Nous pourrions tourner les wagons plus vite et les clients auraient un meilleur service. Mais ils ne peuvent, pour des raisons économiques, aller là plus de deux fois par semaine.

Le sénateur Forrestall: M. le président, cette question m'a tracassée toute la journée. Je suis aussi curieux que les autres qui l'ont déjà posée. Vous avez fait allusion, avec regret, aux raisons pour lesquelles il n'y a que des Américains en compétition ici ou qui ont présenté des soumissions. À votre avis, est-ce parce qu'il n'y a pas de capital au Canada?

M. Peters: Au début, ce sera la même chose qu'aux États-Unis, où on a eu des ennuis avec le capital. Nous aurons ici le même genre d'ennuis.

Le sénateur Forrestall: Iriez-vous jusqu'à insinuer que probablement, comme un grand nombre d'autres entrepreneurs canadiens ces jours-ci, vous êtes quelque peu irrité par le fait que les banques envoient tous leurs capitaux aux États-Unis et ne les mettent pas à la disposition des Canadiens?

M. Peters: Je peux comprendre que les banques ont un problème. C'est un nouveau domaine pour elles. Si nous n'avions jamais vendu de wagons auparavant au Canada, et que vous vouliez vendre des wagons, vous auriez le même genre de problèmes. Je comprends les problèmes des banques. On doit y faire face par moment, lorsqu'un sous-contractant qui travaille pour nous a de la difficulté à rassembler le capital nécessaire. Parfois, il est dans notre intérêt de les aider.

Le peu d'argent qu'ils font avec ces voies ferrées ne va pas faire beaucoup de différence pour le CP ou le CN. S'ils les vendaient et si vous preniez l'argent sur cinq ou dix ans et financiez l'opération, cela ne serait pour eux qu'un problème mineur. CP a perdu l'an dernier 900 \$ millions. Les quelques centaines de milliers ou même les quelques millions de dollars qu'ils pourraient tirer de quelques lignes ne feront pas beaucoup de différence pour eux.

Le sénateur Forrestall: Ils vont faire beaucoup d'argent et le dépenser à Dartmouth.

Le président: Merci, M. Peters. Vous défendez votre cause avec brio, je peux vous l'assurer. Quelle est votre circonscription fédérale au Manitoba?

M. Peters: Brandon-Souris.

Le président: Dommage que ce soit une circonscription conservatrice. Merci, beaucoup M. Peters.

Nous entendrons maintenant M. Tom Payne, dont le nom a été mentionné bien souvent.

M. Tom Payne, président, Central Western Railway: Mesdames et messieurs, honorables sénateurs, je suis heureux d'être ici parmi vous. J'ai une petite histoire à vous conter. Mais comme je pense qu'une image vaut mille mots, j'ai aussi

[Text]

thousand words, so I brought a few slides with me. I thinned them out so I would not have quite so many.

In the paper that I brought for your consideration, I have touched on the economics of how we got started. I can talk to you about the capital problems that have just been mentioned. I can talk to you about service. I can talk to you about customers. I can talk to you about the rail infrastructure and the engineering. I can show you what can be done.

We have been the forerunner of this industry in Canada. Dr. Heads referred to our management costs. I have to say that they are absolutely—

Senator Forrestall: He left you with all the questions to answer.

Mr. Payne: That is fine. I do not mind doing that. I brought the answers with me.

Senator Frith: We just have to figure out the questions.

Mr. Payne: I might even give you some more. I was a locomotive engineer for Canadian Pacific. As I sat on my \$2.8 million locomotive prop for an engineer, and I was out on grain service in the countryside, it became abundantly clear to me that there is very expensive capital assets that we the people of Canada have paid for through branch line, rehab or capital contribution programs that are underutilized assets.

For example, on the subdivision which we have negotiated to purchase from Canadian Pacific, the Coronation-Lacombe, a train crew leaves Red Deer and goes to a place called Conpeer on the Alberta border and returns to Red Deer. By the way, the divisions work and the crew districts work and the train crews work. They are paid seven days' wages per man. It takes them two days to go. So you have \$6 million worth of locomotives and 110 freight cars worth \$735,000 apiece and they trundle off into the countryside, disappear and come back. Those same locomotives and those same dollars in crew wages can take that train from Red Deer to Vancouver by division. How do I know? Because I ran the territory.

Let's do what works well. Let the nationals run heavy haul trains—13,000 tonne trains running at 60 miles an hour on the CN and CP main tracks, on the Wainwright, on the Swift Current, on the Calgary and Edmonton. Let's let them to do that, they do it well, but let us go out in the countryside and serve the countryside well at the local level.

I will be delighted to talk to you about the cost of government subsidies. We cannot afford any more government grants, I am sorry to say. We were given a contribution. When we received our contribution to start up there were legitimate reasons for it. There were prohibitions in the Railway Act as to how railways should be financed. Senior Commissioner McDonough was charged by Mr. Mazankowski, the Minister of Transport of the day, to implement Central Western Railway. We ended up going back to the Privy Council for four more Orders in Council because this had never been done before.

[Traduction]

apporté quelques diapositives. Je les ai triées de façon à ne pas en avoir trop.

Dans le mémoire que j'ai soumis à votre attention, j'ai abordé les aspects économiques du démarrage de notre entreprise. Je peux vous parler des problèmes de capitaux dont il vient d'être question. Je peux vous parler des services. Je peux vous parler des clients. Je peux aussi vous parler de l'infrastructure ferroviaire et d'ingénierie. Je peux vous montrer ce qui peut être fait.

Nous avons été les chefs de file de cette industrie au Canada. Le Dr Heads a fait allusion à nos frais d'administration. Je dois dire qu'ils sont absolument—

Le sénateur Forrestall: Il vous a laissé le soin de répondre à toutes les questions.

M. Payne: C'est parfait. Je n'y vois aucun inconvénient. J'ai les réponses.

Le sénateur Frith: Il faudrait d'abord éclaircir les questions.

M. Payne: Je peux même vous en donner davantage. J'ai été mécanicien de locomotive pour le Canadien Pacifique. Dans ma locomotive de 2,8 \$ millions, à titre de mécanicien, quand je faisais le transport du grain en campagne, il m'est apparu très clair que nous, peuple du Canada, avions payé des immobilisations très coûteuses, par le biais de programmes d'apport en capital ou de restauration de lignes secondaires qui constituent des immobilisations sous-utilisées.

Par exemple, à propos du lot dont nous avons négocié l'achat de Canadien Pacifique, le lot Coronation-Lacombe, une équipe de train quitte Red Deer et se rend à un endroit appelé Conpeer à la frontière de l'Alberta, pour revenir ensuite à Red Deer. Entre-temps, le personnel de division travaille, le personnel de district travaille et le personnel de train travaille. Ils reçoivent un salaire de sept jours par personne. Il leur faut deux jours pour se rendre. Ainsi, on a pour 6 \$ millions en locomotives, 110 wagons de transport de marchandises, d'une valeur de 735 000 \$ pièce, qui roulent en campagne, disparaissent et reviennent. Ces mêmes locomotives et ces mêmes montants en salaires suffiraient à amener ce train de Red Deer à Vancouver, par division. Comment le sais-je? Mais parce que j'ai parcouru ce territoire.

Gardons ce qui fonctionne bien. Laissons les nationaux exploiter les trains lourds—les trains de 13 000 tonnes qui roulent à 60 milles à l'heure sur les voies principales du CN et du CP, vers Wainwright, Swift Current, Calgary et Edmonton. Laissons-leur faire cela, ils le font bien. Allons dans la campagne et offrons-y de bons services à l'échelle locale.

Je serais heureux de vous parler du coût des subventions gouvernementales. Nous ne pouvons plus nous permettre d'avoir des subventions gouvernementales, je suis désolé de le dire. On nous a donné une contribution. Lorsque nous avons reçu cette contribution pour démarrer, il y avait des raisons légitimes. Il y avait des restrictions dans la Loi sur les chemins de fer quant à la façon dont ces chemins de fer pouvaient être financés. Le commissaire principal McDonough a été chargé par M. Mazankowski, le ministre du Transport à l'époque, de créer Central Western Railway. Nous avons abouti encore une

[Text]

What of our grant? We received \$1.75 million. We paid \$750,000 as a downpayment to CN, which then carried a debenture for the balance. We paid our start-up costs, bought some equipment, and did that kind of stuff.

What happens to the recipient of a government grant? Under the costing formula we were charged immediately. The rate we were paid under the WGTA was reduced by the capital cost that CP gets as a rate of interest, which varies year by year. Last year it was 14.4 per cent. The year before that it was 18.8 per cent, or something in that order. We are also repaying that contribution. To date—the numbers are in my presentation—we have repaid some \$1.7 million back against a \$1.7 million contribution and interest is running at 18 per cent.

Now we get to our income statement. Do we get to deduct that interest from our income statement? No, because it was a federal grant. Under the *Income Tax Act* the interest on that capital may not be deducted from our profit and loss. So we are paying twice. We got hit in the rate, which we then have to pay back, and we cannot take the expense of depreciation and the cost of capital off our income statement.

On to the pictures. One of the most thrilling days of my life was the night we started the railway. This is our first train. We got to Stettler and became an immediate spectacle. I went to the used locomotive store, kicked the tires and you can imagine what my wife had to say to me when, three years before we even turned a wheel, I mortgaged my house and went and bought locomotives from the Canada Southern, which were being sold to CN and CP. I then had to find the used locomotive parking lot in Edmonton to park them in. Dr. Hugh Horner of Alberta Terminals lent me a piece of track to park them on. The shipping cost to move my locomotives across the country—they were being towed as boxcars—was higher than their purchase price. The cost was \$12.80 a hundredweight.

The next slide is of our first grain train going north out of Stettler. The next is of our first train going south. We took delivery of two locomotives. These are typical locomotives that you will see running on CN or CP branch lines under various numbers and classes. They are 1750 horsepower. They are GP7Rs. These are rebuilds. The GP9s are similar. They pull a lot of tonnage.

People ask me, "How do you know this is going to last?" I don't know if anyone here flies in 747s, but the parts in those airplanes are probably not the same parts that came out of the factory. A locomotive is the same way. They are all unit built-up parts. The mechanical department goes through a series of checks to replace parts on demand.

[Traduction]

fois au Conseil privé pour quatre autres décrets, parce que cela ne s'était jamais fait auparavant.

Qu'en est-il de notre subvention? Nous avons reçu 1,75 \$ million. Nous avons payé 750 000 \$ d'acompte au CN, qui a émis une débenture pour le reste. Nous avons payé nos frais de démarrage, acheté un peu de matériel et ainsi de suite ...

Qu'arrive-t-il à celui qui reçoit une subvention gouvernementale? En vertu de la formule de calcul des coûts, nous avons été facturé immédiatement. Le tarif auquel nous étions payé en vertu de la LTGO a été réduit par le coût en capital que le CP obtient comme taux d'intérêt, qui varie d'une année à l'autre. L'an dernier, il était de 14,4 pour cent, l'année d'avant, de 18,8 pour cent ou environ. Nous remboursons également cette contribution. À ce jour—les chiffres sont dans mon mémoire—nous avons remboursé quelque 1,7 \$ million pour une contribution de 1,7 \$ million et les intérêts courent à 18 pour cent.

Venons-en maintenant à notre état des résultats. Pouvons-nous déduire cet intérêt de nos états financiers? Non. Parce qu'il s'agissait d'une subvention fédérale. En vertu de la Loi de l'impôt sur le revenu, l'intérêt sur ce capital ne peut pas être déduit de nos profits et pertes. Nous payons donc deux fois. On sabre dans le tarif, que nous devons ensuite rembourser, et nous ne pouvons déduire la dépense de dépréciation et le coût en capital de notre état des résultats.

Passons aux diapositives. L'un des jours les plus excitants de ma vie a été la nuit où nous avons lancé la compagnie ferroviaire. Voici notre premier train. Nous nous sommes rendus à Stettler et sommes aussitôt devenus le clou de la soirée. Je suis allé au magasin de locomotives usagées, j'ai tâté la marchandise—vous pouvez vous imaginer la tête de ma femme lorsque, trois ans avant même que nous commencions à rouler, j'ai hypothéqué ma maison et acheté des locomotives de la compagnie Canada Southern qui était vendue au CN et au CP. J'ai dû ensuite trouver le stationnement de locomotives usagées à Edmonton pour stationner mes locomotives. Le D^r Hugh Horner de Alberta Terminals m'a loué un bout de voie ferrée pour stationner mes machines. Les coûts d'expédition pour transporter mes locomotives à travers le pays—et elles étaient remorquées comme de simples wagons—a été plus élevé que leur prix d'achat. Il s'élevait à 12,80 \$ le quintal.

La prochaine diapositive montre notre premier train de céréales partant pour le Nord depuis Stettler. Sur la suivante, on voit notre premier train partant pour le Sud. Nous avons pris livraison de deux locomotives. Il s'agit de locomotives typiques que vous verrez rouler sur les lignes secondaires du CN ou du CP sous divers chiffres et catégories. Ce sont des engins de 1 750 chevaux-vapeur. Il s'agit de GP7Rs. Ce sont des engins remis à neuf, semblables aux GP9s. Ils peuvent remorquer un fort tonnage.

Les gens me disent «Comment faites-vous pour savoir que ça va durer?» J'ignore si quelqu'un ici voyage en 747, mais les pièces de ces avions ne sont probablement pas les mêmes que lorsqu'ils sont sortis de l'usine au moment de leur fabrication. C'est la même chose pour les locomotives. C'est un ensemble

[Text]

So we start up. This next slide is of Big Valley, and a train going south.

This next slide depicts a trainload of ballast that we sold to the CPR. There is a ballast pit along our track. We decided to crush some ballast to see if we could make some money. We sold gravel to the Canadian Pacific to use on its branch line rehabilitation program. We delivered it to them. Considering that everything in the WGTA is cost-based, the lowest cost for a given specification has to be the way to go.

Senator Graham: Can you tell us how many cars are on that train, please?

Mr. Payne: There are 55 on that particular train.

This next slide is of a train proceeding north out of Stettler. We haul all commodities. You can see that there are a couple of gas cars on the head-end of that train. We follow all the hazardous commodity rules and qualifications that the national railroads follow in respect of safety and inspections. The provincial government has cascaded in our special act legislation, all federal regulations as if they had been prescribed by the province, and we follow them.

The Director General of rail safety here in Ottawa has contracted with the Alberta government to inspect us. I am pleased to say we have not had a reportable accident in five and a half years of operation. We have had no lost time, no sideswipes, no run-through switches, no locomotive failures, nothing—zippo!

People ask, "How do you service your locomotives?" You dig a pit, and then you can get underneath them. We did this over the course of January or February because I became tired of crawling under my locomotives and doing traction motor brushes by undoing a bolt here.

This next slide is of a ballast train at Meeting Creek. We bought some scrap ballast cars and put them back in service.

Here is a siding. Again, people have said that regional railways are a shortcut to abandonment and we are going to subsidize our operations by crappy maintenance. On this siding there is \$175,000 worth of maintenance-of-way equipment operated by quality people. The original track surface would be where these grass and wheat clumps were. That was the top of the ties. This area is being graded. At the far end, down where the machine is sitting, we had to lift that track six and a half feet to get it level.

This next slide is of Warden yard. It was lifted four and a half feet.

This slide is of our locomotive shed. Diesel fuel is expensive. Locomotives use 5.5 gallons per hour sitting at idle. You can

[Traduction]

de pièces. Le département de la mécanique fait une série de vérifications et remplace les pièces au besoin.

Ainsi donc nous avons démarré. Voici une photo de Big Valley, et d'un train allant vers le sud.

La diapositive suivante montre un chargement de ballast que nous avons vendu à CPR. Il y a une carrière de gravier le long de notre voie. Nous avons décidé de produire du ballast pour voir si nous pourrions en tirer quelque profit. Nous avons vendu du gravier au Canadien Pacifique qui s'en est servi pour son programme de restauration de lignes secondaires. Nous lui avons livré le gravier en question. Compte tenu du fait que tout, dans la LPGO, est fondé sur les coûts, il faut faire en sorte que le coût soit le plus faible possible pour une spécification donnée.

Le sénateur Graham: Pouvez-vous nous dire combien de wagons compte ce train, s'il vous plaît?

M. Payne: Il y en a 55 ici.

La prochaine diapositive est celle d'un train en route vers le nord depuis Stettler. Nous transportons toute sorte de marchandises. Vous pouvez voir qu'il y a quelques wagons-citernes de gaz à la tête du train. Nous respectons toutes les règles sur les produits dangereux que suivent les chemins de fer nationaux en matière de sécurité et d'inspection. Le gouvernement provincial a adopté en bloc dans notre loi spéciale tous les règlements fédéraux comme s'il les avait lui-même prescrits, et nous les respectons.

Le Directeur général de la sécurité des chemins de fer ici à Ottawa a confié au gouvernement de l'Alberta le contrat d'inspection de notre entreprise. Je suis heureux de dire que nous n'avons pas eu un accident à déclarer en cinq ans et demi d'exploitation. Nous n'avons eu aucun temps perdu, aucun heurt latéral, aucun aiguillage talonné de force, aucune panne de locomotive, rien, rien de rien.

Les gens nous demandent comment nous entretenons nos locomotives. Nous creusons un trou et nous pouvons ainsi aller en-dessous des machines. C'est ce que nous avons fait en janvier et en février, parce que j'en ai assez de ramper sous mes locomotives et de brosser le moteur de traction en défaisant un écrou ici.

La diapositive suivante montre un train de ballast à Meeting Creek. Nous avons acheté quelques vieux wagons de transport de ballast et nous les avons remis en service.

Voici une voie d'évitement. Encore une fois, des gens ont dit que les chemins de fer régionaux ne sont qu'un raccourci avant l'abandon et que nous allions subventionner nos opérations en rognant sur l'entretien. Sur cette voie d'évitement, il y a 175 000 \$ de matériel d'entretien de la voie, exploité par des personnes qualifiées. La surface originale de la voie se trouve où l'on voit ces touffes d'herbe et de blé. C'était là le dessus des traverses. Cette zone est en train d'être nivelée. À l'extrémité, là où se trouve la machine, nous avons dû surélever la voie de six pieds et demi pour la mettre de niveau.

La prochaine diapositive montre la cour de Warden. Elle a été surélevée de quatre pieds et demi.

Sur cette diapositive, on voit notre hangar à locomotives. Le diésel coûte cher. Les locomotives consomment 5,5 gallons à

[Text]

go to any diesel shop in Canada and look at hundreds of locomotives sitting outside burning fuel at 5.5 gallons per hour. If you put them in a barn like this, shut them off, you have just put a quarter of a million pounds worth of hot machinery inside a barn. You insulate that barn with walls of insulation this thick—incidentally, the insulation we use is made of hay bales stacked widthwise, which works quite well. You close it up with six mil plastic and it does very nicely, thank you very much. We can park our locomotives in that barn and leave them without heat at minus 40 for 36 hours. It saves fuel. The fuel savings alone paid for that barn in three and a half months.

Here we are putting our logo on a sign. There I am fixing our home away from home. We restored a 1921 car off the Dominion for a home away from home for the crews. We take it out on the road and we wait at interchange, or wherever we happen to be, and take it out on maintenance-of-way trips.

An opportunity jumped up. Mark Cigarette came to us and said, "We want to film a cigarette commercial for launch in Japan," and at a little place they spent a million and a half dollars in three days on this film.

We borrowed this locomotive which you see in this slide, qualified it, certified it under federal regulations, produced qualified men to manage it and run it, all according to the federal rules cascaded downward. So Brakoskey Smiley Barrett from Los Angeles came and spent \$1.5 million in east central Alberta in three days.

This is my boy who was 14 at the time. It was 42 below, and any of you who think it is fun to run a locomotive at 42 below can come out and help me any time.

We borrowed the provincial government's engine, a mountain class Canadian National engine, which is a superb piece of equipment, and we launched that steam excursion tour service. We thought this would be a natural add-on to help the local economy. So we did. We used the provincial government's engine until this locomotive was delivered to us. Fifteen thousand people per summer ride that train, buy tickets and spend money in the local economy.

This little engine works very well. This is the typical track condition that we inherited when we bought 104 miles worth of railway line. This is a train going north. Here we are stopping for train orders at Meeting Creek. We had to make a meet because not many people run timetable train order operations. They have supplanted it by MBS and other operating standards which are equally acceptable. However, from time to time, for historical purposes, we go back to timetable train

[Traduction]

l'heure lorsqu'elles sont au ralenti. Allez dans n'importe quel atelier de diésel au Canada, vous y verrez des centaines de locomotives au repos dont le moteur tourne brûlant 5,5 gallons à l'heure. Lorsqu'on met les locomotives dans un hangar comme celui-ci et qu'on éteint les moteurs, on met un quart de millions de livres de machinerie chaude dans un hangar. Vous isolez ce hangar avec des murs isolés très épais—à propos, l'isolant que nous utilisons est fait de balles de foin empilées dans le sens de la largeur, ce qui fonctionne très bien. On ferme le hangar avec du polythène et tout va pour le mieux, merci. Nous pouvons stationner nos locomotives dans ce hangar et les laisser sans chauffage à moins 40 degrés pendant 36 heures. Cela économise le diésel. Ces économies à elles seules ont permis de payer le hangar en trois mois et demi.

Dans cette diapositive, nous mettons notre logo sur un panneau. Là c'est moi qui monte notre foyer provisoire. Nous avons restauré un wagon de 1921 du Dominion pour en faire une maison temporaire pour les équipes. Nous le mettons sur les rails et nous attendons au lieu de correspondance ou n'importe où, et nous nous en servons pour les voyages d'entretien des voies.

Une occasion s'est d'ailleurs présentée. Les cigarettes Mark nous ont approchés et nous ont dit vouloir tourner un message publicitaire pour leurs cigarettes, pour le marché japonais et, dans un petit endroit, cette compagnie a dépensé un million et demi de dollars en trois jours de tournage.

Nous avons emprunté cette locomotive que vous voyez ici sur la diapositive, nous sommes assurés qu'elle répondait aux normes, et avons obtenu des certificats conformément aux règlements fédéraux, nous avons formé une équipe d'hommes qualifiés pour l'exploiter et l'entretenir, en conformité avec les règles fédérales répercutées au niveau provincial. Alors, Brakoskey Smiley Barrett est venu de Los Angeles et a dépensé 1,5 million de dollars en trois jours dans la région du centre-est de l'Alberta.

Ici, c'est mon fils qui avait 14 ans à ce moment-là. Il faisait 42° sous zéro, et quiconque parmi vous pense que c'est amusant de conduire une locomotive à 42° sous zéro peut venir m'aider n'importe quand.

Nous avons emprunté la locomotive du gouvernement provincial, une locomotive du Canadien National pour les trajets en montagne, qui est une pièce superbe, et nous avons lancé ce service spécial pour excursions sur train à vapeur. Nous avons pensé qu'il s'agirait-là d'un atout naturel pour favoriser l'économie locale. Nous avons donc été de l'avant. Nous avons utilisé la locomotive du gouvernement provincial jusqu'à ce que cette locomotive nous soit livrée. Chaque été, 15 000 personnes voyagent sur ce train, achètent des billets et dépensent de l'argent dans l'infrastructure économique locale.

Cette petite locomotive fonctionne très bien. Voici les voies ferrées dans l'état dans lequel elles étaient lorsque nous en avons hérité, au moment où nous avons acheté pour une valeur de 104 milles de lignes de chemin de fer. Ce train se dirige vers le nord. Ici, nous arrêtons pour des ordres de marche à Meeting Creek. Nous avons dû faire une correspondance étant donné qu'il n'y a pas beaucoup de gens qui fonctionnent selon les ordres de marche de l'indicateur. Ces services ont été sup-

[Text]

order and run trains partially for the experience for our people so that they understand the genesis of the rules and the change of rules from the older rule and operating systems up to the modern standards of the CROR (Canadian Rail Operating Rules) which are currently in force.

That is the train that went to pass us. It had 126 cars on it, all loaded to 263,000 pounds per car.

You can see the ballast profile on this piece of track. Crushed ballast has been installed. We have installed some 20,000 ties in the first 68 miles of the line. We have another 7,000 scheduled for this summer and probably a secondary program this fall, and then we will start on the north end again.

There is our interchange with Canadian National. All these loads are waiting for pickup. What is the advantage to Canadian National? Canadian National brings us a cut of cars and sets them off, we hook onto them, take them away. They come back and pick up a train, waybill, ready to go to the coast. This is, in effect, an in-land terminal. This is what the WGTA is hoping to prompt by efficiency in the system. Here we are, we are doing it.

Now that train is all ready to go. We do this day in, day out.

Senator Graham: Can you back up just for a second? We heard something about a four-inch gap. What is that? Just explain what it is.

Mr. Payne: Now you have to ask a question. As you saw this train proceeding up the line, the engines were down there at the north end of the train. How did the train, loaded, get past the locomotives? Well, it is called, in our parlance, a drop.

You stop the train out here, you line the switch, and the engines go into the siding. Then you employ your brakemen the way they used to be employed. There are handbrakes on each and every car. You take your three brakemen on your train, your engineman, your conductor, and your brakeman. You roll that train, controlling it by the handbrakes, down this hill. That train, when you leave it back here 50 yards, by the time the leading car gets to this switch, if it is closed and it is rolling that way, that train is doing 17 miles an hour, if you leave it alone, all by its lonesome.

You train and qualify your people, you follow the rules, you test the brakes, you do everything according to Hoyle, and you roll that train down the hill. At the far end of the hill there is another piece of track like this that is under the control of the Canadian National and it is called an open-point D-rail. Imagine, if this train is rolling down the hill and it gets to this, what is going to happen? It is going to go in the ditch over there,

[Traduction]

plantés par le cantonnement manuel et d'autres normes d'exploitation qui sont toutes aussi acceptables. Néanmoins, de temps à autres à des fins historiques, nous revenons à l'ordre de marche de l'indicateur et nous exploitons partiellement les trains pour l'expérience, afin de mieux faire comprendre à nos gens la genèse des règles et les changements qui ont été apportés aux règles, depuis les systèmes de réglementation et d'exploitation d'autrefois jusqu'aux normes modernes du REFC (Règlement d'exploitation ferroviaire du Canada) qui est actuellement en vigueur.

Voici le train qui nous a dépassé. Il comptait 126 wagons, chacun ayant une charge de 263 000 livres.

Vous pouvez voir le profil du ballast sur ce tronçon. On a utilisé des pierres concassées. Nous avons installé environ 20 000 traverses sur les 68 premiers milles de la ligne. Nous prévoyons d'en installer 7 000 autres l'été prochain, puis nous mettrons probablement à exécution un programme secondaire au cours de l'automne. Ensuite, nous commencerons à travailler encore une fois sur l'extrémité nord.

Voici notre échangeur avec le Canadien National. Toutes ces charges attendent d'être ramassées. Quel est l'avantage pour le Canadien National? Le Canadien National nous amène une coupe de wagons et les laisse partir; nous les accrochons et nous les emportons. Ils reviennent et ramassent un train, une feuille de route, et sont prêts à se diriger vers la côte. Il s'agit-là en fait d'un terminal intérieur. C'est de cette façon que la LGTO entre en jeu pour accroître l'efficacité dans le système. Nous y voilà, nous le faisons.

Maintenant, ce train est prêt à partir. Nous le faisons tous les jours que Dieu fait.

Le sénateur Graham: Pouvez-vous revenir en arrière juste pour une seconde? Nous avons entendu un commentaire au sujet d'un écart de quatre pouces. De quoi s'agit-il? Voulez-vous simplement nous l'expliquer.

M. Payne: Maintenant, vous devez vous poser une question. Pendant que vous avez vu ce train avancer sur la ligne, les locomotives se trouvaient là, à l'extrémité nord du train. Comment le train, chargé, a-t-il dépassé les locomotives? Eh bien, dans notre jargon, nous appelons ça un «dropage».

Vous arrêtez le train à cet endroit, vous réglez l'aiguillage, et les locomotives vont dans la voie d'évitement. Ensuite, vous employez vos garde-freins de la façon dont on avait l'habitude de les employer. Chaque wagon est muni de freins à main. Vous prenez à bord de votre train vos trois garde-freins, votre mécanicien et votre chef de train. Vous faites descendre le train de cette colline, en le contrôlant à l'aide des freins à main. Ce train, lorsque vous le laissez aller sur 50 verges, au moment où le wagon de tête atteint cette aiguille, s'il est fermé et s'il roule dans cette direction, ce train avance à 17 milles à l'heure. Si vous le laissez seul, complètement seul.

Vous formez vos employés et vous leur donnez les compétences requises. Vous suivez les règles. Vous vérifiez les freins. Vous faites tout selon Hoyle. Puis vous faites descendre ce train jusqu'en bas de la colline. Tout en bas de la colline, il y a un autre tronçon de la voie qui est contrôlée par le Canadien National; on l'appelle un rail à point D ouvert. Imaginez que ce train descende la colline et qu'il arrive à ce rail, que va-t-il

[Text]

because these rails do not exist down at the far end, just this open point does. It turns that point out so the train does not continue running down the hill on to the Canadian National main line, two and a half miles down the hill. We have never had any problems with it, we do not anticipate that we ever will.

Senator Graham: The CWR line was once joined with CN. Does four-inch gap have anything to do with the separation between CWR and CN?

Mr. Payne: Not particularly. What we have here is the title. If you go down to the far end of the line, our property ends here, and theirs begins there. That is all it is.

Senator Graham: It has nothing to do with financing or subsidies or anything like that?

Mr. Payne: Nothing. Zilch!

Senator Graham: Or employees?

Mr. Payne: No, they have their territory, we have ours. We mutually accommodate each other on that trackage that we have designated as an interchange, as common track, so that we accommodate each other's requirements. I will go back.

When CN brings a train, how do they bring it? What they do is bring their train up here, cut their engines off, and run down this track to get out, or vice versa, they pull in here, take their engines out, and go down, if there is no train waiting there for them. We accommodate each other in the normal operating requirements by our providing for CN to run under our timetable instructions so they can effectively deliver and interchange traffic to us.

What has this done in terms of car cycle? The average car cycle time on these grain cars, which are worth \$75,000 each, going on CN and CP lines on an average haul of 900 miles to the coast, is 21 days. It goes from a prairie point to Vancouver and back in 21 days.

What is the Central Western car cycle time? We have screwed up the system. We send the same car number to Prince Rupert three times a month. There is a problem with that because the system empties a car by car number and weight. Well, which grain was in which car when it went to the port three times a month? If the car only gets there once a month, it is not hard to figure out.

We had the NTA auditors in our office for six and a half days last year figuring out this car scramble and out-turn weights, courtesy of the Canadian Grain Commission. I could not believe it but it happened.

We believe that the railways have missed a bet in the heritage of this country. There is a tremendous wealth of sympathy

[Traduction]

arriver? Il va aller dans le faussé à cet endroit, parce que ces rails n'existent pas tout au bout de la voie, en bas; on n'y trouve que ce point ouvert. Il ferme ce point de façon à ce que le train ne continue pas de descendre la colline jusqu'à la voie principale du Canadien national, c'est-à-dire 2 milles et demie plus bas. Nous n'avons jamais eu de problème avec ce système, et nous ne prévoyons pas en avoir.

Le sénateur Graham: Le CWR a déjà été fusionné au CN. Est-ce que l'écart de 4 pouces à quelque chose à voir avec la séparation du CWR et du CN?

M. Payne: Pas particulièrement. Ce que nous avons ici c'est le titre. Si vous allez jusqu'à l'extrémité de la voie ferrée, les voies qui nous appartiennent se terminent ici, les leurs commencent là. C'est tout.

Le sénateur Graham: Cela n'a rien à voir avec le financement, ou les subventions, ou quoi que ce soit du genre?

M. Payne: Rien. Zilch.

Le sénateur Graham: Ou avec les employés?

M. Payne: Non, ils ont leur territoire, nous avons le nôtre. Nous nous arrangeons mutuellement en ce qui concerne ce tronçon de voie que nous avons désigné comme un échangeur, comme une voie commune, de façon à ce que nous puissions satisfaire nos besoins mutuels. Je reviendrai sur la question.

Lorsque le CN amène un train, comment l'amène-t-il? Ce qu'ils font, c'est qu'ils amènent leur train ici, coupent les moteurs et font rouler leur train sur cette voie pour sortir, ou vice-versa, ils tirent leur train par ici, font sortir leur locomotive, puis descendent, si aucun train ne les attend là. Nous nous arrangeons entre nous pour les besoins normaux du service en permettant au CN de circuler selon les instructions de notre indicateur, de façon à ce qu'ils puissent efficacement acheminer les trains vers nos installations.

Quels ont été les effets sur le cycle de rotation des wagons? Le cycle moyen de rotation d'un wagon sur ces wagons de transport des céréales, qui valent 75 000 \$ pièce, qui circulent sur des voies du CN et du CP, et qui parcourent en moyenne 900 milles jusqu'à la côte, le cycle moyen de rotation d'un wagon est de 21 jours. Il va d'un point dans les Prairies jusqu'à Vancouver, puis revient en 21 jours.

Quel est le cycle de rotation d'un wagon du Central Western? Nous avons bousillé le système. Nous avons envoyé le même numéro de wagon à Prince Rupert, trois fois par mois. Cela pose un problème car le système vide un wagon selon le numéro et le poids du wagon. Eh bien, il est difficile de savoir quelles céréales ont été transportées dans tel ou tel wagon lorsque celui-ci s'est rendu au port trois fois au cours d'un même mois. Si le wagon n'y va qu'une fois par mois, ce n'est pas difficile de trouver la réponse.

L'an dernier, des vérificateurs de l'ONT sont venus à notre bureau pendant six jours et demie dans le but de s'y retrouver dans ce méli-mélo de wagons et de poids; c'était une courtoisie de la Commission canadienne des grains. Je ne pouvais pas y croire, mais c'est arrivé.

Nous pensons que les chemins de fer ont perdu un pari en ce qui concerne l'héritage de ce pays. Les chemins de fer bénéficient d'un énorme appui de la part de la population. Les gens

[Text]

for the railways. People constantly ask what happened to our local station? Here is Big Valley. There is Big Valley today.

Here is Meeting Creek. That was the summer after we started. I called the Camrose Fire Department to come and burn the thing down. We were going to have a wiener roast on the long weekend in May and call her a day. Well, some lunatics came and saw me, a bunch of 18-year-old kids, and said they wanted to fix it up. We said, "We will lease it to you for a dollar a year plus taxes," and they replied, "Great, we will fix it." There it is. That is six months later.

Now, where did all the stuff come from? Well, the baggage cart and the cream cans were assigned to that station by the Canadian Northern Railway. They had somehow vanished into the community. The station bench kind of materialized after the platform got built. The train order signals came back. You will have observed in the previous slide there were no bricks, no windows, no doors. There was no floor. When we started to put this into practice in the community, all this stuff came back. It was rather surprising. The dispatcher's bug, his telegraph key, rematerialized.

There is Rowley. This was the typical track profile that we inherited. It is a little shy on ties, a little shy on ballast, but there was an economic problem here. The levels of service became uneconomical for Canadian National, and so minimums and maximums on the train runs were imposed.

The response of the elevator and grain companies to that is to say, "If they are cutting service, we are not going to invest any capital." The railway then says, "Well, if the elevators are not going to invest any capital, we are not going to fix the railway." So you get this vicious circle of de-investment and lower service by everybody.

There is Rowley today. Our back tracks and sidings are all in first-class condition. I think those of us in this room who know the industry would say that is a fairly decent siding. That is the main track, all repaired, ties, ballast, levelled, lines.

There's our locomotive. Gradual upgrading is taking place. Big Valley station has a customer office in it. If somebody needs a waybill, they go to the station and there is a guy there who will take the information and cut them a bill.

There is Meeting Creek at night. That is the end of my little slide show.

Senator Frith: Can I ask, are you running on blocks, or at least your signals, station to station? Do you have a centralized traffic control?

Mr. Payne: We are using MBS in the normal course of events.

[Traduction]

disent constamment: qu'est-il arrivé de notre gare locale? Voici Big Valley. Voici Big Valley aujourd'hui.

Voici Meeting Creek. C'était l'été après que nous ayons commencé. J'ai appelé le service d'incendie de Camrose afin qu'il vienne brûler cela. Nous étions censés organiser un pique-nique aux wieners au cours du long week-end de mai et «finir ça là». Eh bien, quelques cinglés sont venus me parler; un groupe de jeunes de 18 ans. Ils ont dit qu'ils voulaient retaper la gare. Nous leur avons proposé de la louer pour un dollar par année plus les taxes. Ils ont dit: c'est formidable! Nous allons l'arranger. Et voilà. Voilà où en sont les choses six mois plus tard.

Maintenant, d'où sont venues toutes ces choses? Eh bien, le chariot à bagages et les bacs à crème étaient ceux que le Canadian Northern Railway destinait à cette gare. Ils avaient en quelque sorte disparu dans la communauté. Le banc de la gare s'est, pourrait-on dire, matérialisé une fois que le quai a été construit. Les signaux d'ordre de marche sont revenus. Vous aurez constaté que dans la diapositive précédente il n'y avait pas de briques, pas de fenêtres, pas de portes. Il n'y avait pas de plancher. Lorsque nous avons commencé à mettre cela en pratique dans la communauté, toutes ces choses sont revenues. C'était plutôt surprenant. Le micro du régulateur, la clé de son télégraphe se sont rematérialisés.

Il y a Rowley. C'est le genre de profil de voie ferrée dont nous avons hérité. Il y a peu de traverses, peu de ballast, mais il y avait là un problème économique. Les niveaux de service sont devenus peu rentables pour le Canadian National, et des minimums et des maximums ont donc été imposés sur les parcours des trains.

Les entreprises de stockage de grain ont réagi à cela: elles se sont dit que si les services étaient coupés, elles n'allaient investir aucun capital. Par conséquent, les chemins de fer se sont dit que si les élévateurs n'allaient investir aucun capital, ils n'allaient pas réparer les voies ferrées. Et vous entrez dans le cercle vicieux de la perte d'investissements et de la diminution des services pour tout le monde.

Voici Rowley aujourd'hui. Nos voies de garage et nos voies d'évitement sont toutes en très bon état. Je pense que les personnes qui sont dans cette salle et qui connaissent l'industrie confirmeront que c'est une voie de garage très convenable. Voici la voie principale, toute réparée; les traverses, le ballast, les passages à niveau, les lignes.

Voilà notre locomotive. Progressivement, des améliorations sont apportées. La gare de Big Valley est munie d'un bureau pour la clientèle. Si quelqu'un a besoin d'une feuille de route, il va à la gare où se trouve une personne qui prendra l'information et lui préparera une feuille de route.

Voilà Meeting Creek le soir. Et c'est la fin de ma courte projection de diapositives.

Le sénateur Frith: Puis-je poser une question? Fonctionnez-vous avec des cantons, ou du moins des signaux, de gare en gare? Avez-vous un système centralisé de contrôle du trafic?

M. Payne: Normalement, nous avons recours à un cantonnement manuel.

[Text]

Senator Frith: But you are using block signals, and so on. You are not going station to station like they did in the old days?

Mr. Payne: No, we are using a manual block system under the UCOR. We can use these, and when we are running the steam train, as a matter of historical interest, we do use them.

Senator Frith: You mentioned that, to stop and get orders from the station agent, and so on.

Mr. Payne: Absolutely. That is the Central Western. That shows what we can do.

If I can turn to my little paper here, the Central Western Railway began operations on this subdivision in 1986. It was created by provincial charter, and it was an initiative by the federal government and the provincial government to see if there was an alternative to the service that was being offered on the grain-dependent branch lines by CN and CP.

To say that we were controversial when we started was an understatement. I went to the abandonment hearings that were held by Commissioner McDonough. We had received the intent of the province to produce us a railway act. We had applied under the 1906 Railway Act of Alberta. That was a story all of its own. The minister did not even believe there was an act, and I waltzed in and applied.

There was no commercial financing available to us in 1986. Again the same old thing. "If this is such a hot idea, how come somebody else has not done it first?" That is the first question you get from a banker. The second question you get is, "You're a locomotive engineer, what makes you think that you can run a railway better than CN or CP? After all, look at the expertise of the national railroads." I think it is a fair comment to say that a locomotive engineer on either CN or CP would say to himself that he can solve all the problems of the railway industry tomorrow. I am not so sure that the officers of CN and CP would agree with me, but I thought so and I set about doing something about it.

So we go to finance. There a restriction in the federal railway act for financing of railways. The repayment of principle and interest is secondary to the operating expenses of the railway under the current federal railway act. All right, how can a bank make a loan? They can't. It is an unsecured loan. The day after they make the loan, the operating expenses of the rail go up, they are not getting paid. What is their remedy? They apply to Parliament to become the directors of the railway company, but they may not stop service unless they apply for abandonment, and that is granted in the normal course of events if it is uneconomical.

[Traduction]

Le sénateur Frith: Mais vous utilisez des signaux de canton et ainsi de suite. Vous n'allez pas de gare en gare, comme ils le faisaient autrefois?

M. Payne: Non. Nous utilisons un système de signaux de canton en vertu du RUE. Nous pouvons utiliser ces signaux. Et lorsque nous faisons fonctionner le train à vapeur, qui représente un intérêt sur le plan historique, nous les utilisons.

Le sénateur Frith: Vous avez mentionné cela, pour arrêter et obtenir des ordres du chef de gare, et ainsi de suite.

M. Payne: Absolument. C'est le Central Western. Cela indique ce que nous pouvons faire.

Si je peux revenir à mon petit document, le Central Western Railway a commencé ses opérations sur cette subdivision en 1986. Il a été créé en vertu d'une charte provinciale, et c'était une initiative du gouvernement fédéral et du gouvernement provincial qui voulaient voir s'il y avait une solution de rechange au service qui était offert sur les lignes secondaires dépendantes du commerce du grain et exploitées par le CN et le CP.

Dire que nous étions controversés lorsque nous avons commencé, c'est le moins qu'on puisse dire. J'ai assisté aux audiences sur la cession, qui ont été organisées par le commissaire McDonough. La province avait confirmé son intention de produire pour nous une loi sur les chemins de fer. Nous avions présenté une demande en vertu de la Railway Act de 1906 de l'Alberta. C'était toute une histoire. Le Ministre ne croyait même pas qu'il y avait une loi; je suis entré dans la danse, puis j'ai présenté une demande.

En 1986, on ne nous offrait aucun financement commercial. C'était encore la même histoire. Si c'était une idée tellement brillante, comment cela se faisait-il que personne n'y avait déjà pensé? C'était la première question que vous posait un banquier. La seconde question qu'on vous posait était la suivante: si vous êtes un ingénieur en locomotives, qu'est-ce qui vous fait penser que vous pouvez diriger une entreprise de chemins de fer mieux que le CN ou le CP? Après tout, il suffit d'examiner l'expertise des chemins de fer nationaux. Je ne pense pas me tromper en disant qu'un ingénieur en locomotives du CN ou du CP puisse se dire qu'il peut résoudre demain tous les problèmes de l'industrie ferroviaire. Je ne suis pas certain que les représentants du CN et du CP seraient d'accord avec moi; mais c'était mon opinion et j'ai décidé de faire quelque chose pour réaliser mon projet.

Nous avons donc décidé de trouver des fonds. La loi fédérale sur les chemins de fer contient une restriction sur le financement des chemins de fer. Le remboursement du capital et des intérêts vient en second lieu après les dépenses d'exploitation de la société ferroviaire en vertu de la loi fédérale actuelle sur les chemins de fer. Très bien. Comment une banque peut-elle consentir un prêt? Elle ne peut pas. C'est un prêt non garanti. Le jour qui suit le consentement du prêt, les dépenses en exploitation de la société ferroviaire augmentent; la banque n'est donc pas remboursée. Quelle est la solution? Elle demande au Parlement de prendre en main la direction de la compagnie ferroviaire; mais elle ne peut interrompre le service sans demander une cession; et, normalement, cette cession est approuvée si les services ne sont pas rentables.

[Text]

The same thing applies in the provincial jurisdiction. The same jurisdictions were in the Alberta act, but we had a special act that superseded those provisions. So we then had the ability to finance. However, you now get to the confidence of a lender.

Here is a locomotive engineer who claims he can own and operate a railway. They said, "We will be delighted to lend you the money if you get a sovereign guarantee." Her Majesty's government in 1986 was not in the business of granting sovereign guarantees.

Senator Forrestall: I am not sure we have heard of them.

Mr. Payne: The Transport Minister was asked for a guarantee. Mr. Mazankowski gracefully declined and said we have to do this another way. So we received a "contribution". If we go broke, we do not have to repay it, but because we are operating we do have to pay it.

So we paid \$2.7 million for this line, 104 miles long, gave CN \$750,000 and they held paper for the balance. And we have paid them. Every month we pay them, and we pay them, and we will be done in 1996. We are down to a million bucks, round number, right now. That is not so bad. We are a little company that has a gross revenue on average of \$1.85 million. So we have paid CNR for a line of railway that has been on their books since the Alberta Midland Railway of 1909 was in Canadian Northern. I am sure the book value is very high.

We paid them their net salvage value, so they were not out of pocket. They got what they would have gotten if they had abandoned it. So the contribution, we have paid \$500,000 of principle and \$1,200,000 worth of interest on a "grant".

Don't ask me how, senator, but that's the rules. This bewilders me and I have to confess that I am no further ahead understanding that six years later than I was at the beginning. But we are paying and the government has its money and we are in the railway business. I suppose you have to say that that is the price of entry into the business. If that is the price of entry, I don't want any more. I will continue the way I am.

So now we start business. We turn a wheel and we get to the labour issue. Some of you on this committee will remember Bill C-5 from a previous year. Four brotherhoods of the railway unions took us to court. I don't think it was a vendetta against me. It was a general principle that they wanted to see the railway lines stay in the hands of the CN and CP. They said that Central Western was a federal work and undertaking for various reasons, and so they took us to court.

[Traduction]

Le même principe s'applique au niveau provincial. Les mêmes dispositions figuraient dans la loi de l'Alberta, mais nous avions une loi spéciale qui remplaçait ces dispositions. Nous avons donc eu la capacité d'obtenir du financement. Néanmoins, il faut que le prêteur vous fasse confiance.

Vus êtes un ingénieur en locomotives qui prétend pouvoir acquérir et exploiter un chemin de fer. Les banques vous répondent qu'elles seraient enchantées de vous prêter l'argent si vous obtenez une garantie de l'État. En 1986, le gouvernement de Sa Majesté ne s'occupait pas d'accorder des garanties de l'État.

Le sénateur Forrestall: Je ne suis pas sûr d'en avoir entendu parler.

M. Payne: Nous avons demandé une garantie au ministre des Transports. M. Mazankowski a aimablement rejeté notre demande en nous disant qu'il fallait procéder autrement. Nous avons donc reçu une «contribution». Si nous faisons faillite, nous n'avons pas besoin de la rembourser; mais comme nous exploitons les chemins de fer, nous devons la payer.

Par conséquent, nous avons payé 2,7 millions de dollars pour cette ligne, de 104 miles de long; nous avons donné 750 000 \$ au CN qui détient un papier pour le solde. Et nous payons le CN. Chaque mois nous le payons, et nous continuons à payer; et ces paiements prendront fin en 1996. Il ne lui reste plus maintenant qu'un million de dollars à recevoir: un chiffre rond. Ce n'est pas si mal. Nous sommes une petite entreprise, dont le revenu brut atteint en moyenne 1,85 million de dollars. Nous payons donc le CN pour une ligne de chemin de fer qui est inscrite dans leurs livres depuis que l'Alberta Midland Railway de 1909 faisait partie du Canadian Northern. Je suis certain que la valeur comptable est très élevée.

Nous leur avons payé la valeur nette de récupération; il ne s'agissait donc pas de coût marginal déboursé. Ils ont obtenu ce qu'ils auraient obtenu s'ils l'avaient cédé. Donc, en ce qui concerne la contribution, nous avons payé 500 000 \$ du capital et 1 200 000 \$ d'intérêts sur une «subvention».

Ne me demandez pas comment, monsieur le sénateur, mais ce sont les règles. Je suis perplexe et je dois avouer que, six ans plus tard, je ne comprends pas plus d'avantage que je comprenais au début. Mais nous payons, et le gouvernement a son argent, et nous sommes dans le domaine du transport ferroviaire. Je suppose que vous allez dire que c'est le prix à payer pour entrer dans ce domaine. Si c'est le prix à payer pour y entrer, je ne veux plus rien d'autre. Je continuerai comme je suis.

Alors, maintenant, nous commençons nos activités. Nous avançons et nous en arrivons à la question de la main-d'oeuvre. Certains d'entre vous qui faites partie de ce comité se souviendront du projet de Loi C-5 proposé il y a quelques années. Quatre fraternités de syndicats d'employés des chemins de fer nous ont amenés devant les tribunaux, et je ne pense pas qu'il s'agissait d'une vendetta contre moi. Par principe, ils voulaient de façon générale que les lignes de chemin de fer restent entre les mains du CN et du CP. Ils disaient que le Central Western était une activité et une entreprise fédérale pour diverses raisons. Ils nous ont donc poursuivi devant les tribunaux.

[Text]

Well, we went to the CLRB and we lost. We went to the Federal Court of Appeal and lost. We went and applied for our bill in Parliament. We got our bill in Parliament. Then we went to the Supreme Court. As one of the general chairman of the union said to me, "I kind of thought in 1984, when this bright idea came up, that you would not stand a chance. I thought you would never get a railway charter, but you got one, that you would never buy it from the CN, and you got it, that you would never run a train, and you did. I thought you would have all kinds of accidents, and you did not. I thought we would beat you at the CLRB and you were going to lie down and play dead, but you did not. You went to the Federal Court of Appeal. You got out of the Federal Court of Appeal and finally ended up in the Supreme Court." He said, "I am beginning to get a little worried about you."

The Supreme Court cleaned up a whole variety of issues that were left over out of the National Transportation Act of 1987. There were holes in the legislation. There were holes in the jurisprudence left over from Justice Duff and the *Luscar Collieries* case in 1927. Those were all cleaned up. We now have a legislative environment that is clean. There is a federal act that allows for the abandonment of 4 per cent of the mileage a year, something which is automatically done by application of the CN or the CP. It provides for the sale of lines from CN and CP to somebody such as ourselves, who can then go out and operate the line in a provincial jurisdiction. It provides for that in an orderly fashion. It provides in the legislation for adequate public hearings to take place before a conveyance. Again, as it was referenced earlier this afternoon, it was in the hands of the National Transportation Agency to decide whether a hearing is warranted.

We made application to buy a line from Canadian Pacific, and 11 people petitioned the NTA for a hearing. They got one in Stettler. The panoply of the agency across the river transported itself, complete with members and simultaneous translation, to Stettler. We caused a local boom. There were 250 people there for four days. They examined absolutely everything: profit and loss statements; financial commitments; banking arrangements; safety; locomotives; car management; weigh billing; the provincial Public Utilities Board responsibility as the regulator of railways in the provincial jurisdiction. Absolutely every stone was turned over and looked at in public. There had to be 400 people who came to this hearing. They approved the conveyance. The lawyers are doing whatever lawyers do right now, and we hope to have this thing in due course.

Let us take a look at costs. The WGTA in western Canada is a cost-based system. What have we done? CN in 1985-86 was paid \$2.146 million to move 130,000 tonnes of grain off this subdivision to furlough junction. What have we done?

[Traduction]

Eh bien, nous nous sommes adressés au CCRT, et nous n'avons pas obtenu gain de cause. Nous avons fait appel à la Cour fédérale d'appel, et nous avons perdu. Nous avons fait des démarches auprès du Parlement pour faire adopter notre projet de loi. Et nos efforts ont porté fruit. Nous nous sommes ensuite tournés vers la Cour suprême. Ainsi que me l'a affirmé le président général du syndicat, «J'avais l'impression en 1984, lorsque cette idée de génie a surgi, que vos chances de la réaliser étaient nulles. Je pensais que jamais vous n'obtiendriez une charte des chemins de fer, mais j'ai eu tort. Ensuite, que jamais vous ne l'achèteriez du CN, et pourtant vous y êtes parvenus. Et encore, que jamais vous ne dirigeriez un service ferroviaire, et vous l'avez fait. Qu'il vous arriverait des accidents de tous genres, et les événements ne m'ont pas donné raison. Que nous gagnerions la bataille devant le CCRT, que vous alliez abandonner la partie sans réagir, mais telle n'a pas été votre réaction. Vous avez porté la cause devant la Cour fédérale d'appel. Et vous avez abouti à la Cour suprême. Et d'ajouter, «Vous commencez un peu à m'inquiéter.»

La Cour suprême a clarifié une foule de questions qui n'avaient pas été bien définies dans la Loi sur les transports nationaux de 1987. La loi présentait des lacunes. Il y avait des failles dans la jurisprudence même à la suite de l'intervention du Juge Duff et de l'affaire des *mines Luscar* en 1927. Elles ont toutes été corrigées. Nous avons maintenant un cadre législatif très bien défini. Il y a une loi fédérale qui permet l'abandon annuel de 4 p. 100 du kilométrage, ce qui se fait automatiquement à la demande du CN ou du CP. Cette loi autorise la vente de lignes par le CN et le CP à des gens comme nous, qui peuvent ensuite exploiter le service sous l'autorité provinciale. Elle prévoit un mécanisme en règle pour atteindre cet objectif. Elle prévoit la tenue d'un nombre suffisant d'audiences publiques avant la cession. Une fois de plus, ainsi que nous l'avons souligné plus tôt cet après-midi, c'est à l'Office national des transports (ONT) qu'il appartenait de décider si une audience était justifiée.

Nous avons présenté une demande en vue d'acheter une ligne du CP, et onze personnes ont réclamé à l'ONT une audience. Elles en ont obtenu une à Stettler. Toute la panoplie de l'Office, membres et services de traduction simultanée, s'est transportée à Stettler. Nous avons créé un remue-ménage à Stettler. Deux cent cinquante personnes s'y trouvaient pour quatre jours. Elles ont tout examiné: les états de résultats, les engagements financiers, les ententes avec la banque, la sécurité, les locomotives, la gestion du matériel remorqué, la facturation au poids, le rôle de la commission provinciale des entreprises de service public comme organisme de réglementation des chemins de fer à l'échelon provincial. Tous les aspects du dossier ont été scrutés en public. Il devait y avoir quatre cents personnes présentes à cette audience. Elles ont approuvé la cession. Les avocats font actuellement leur travail, et nous espérons avoir terminé en temps voulu les formalités.

Jetons un coup d'oeil sur les coûts. La LTGO est, dans l'Ouest canadien, un système qui repose sur les coûts. Qu'avons-nous fait? En 1985-1986, le CN a reçu 2,146 millions de dollars pour déplacer 130 000 tonnes de grain de cette sous-division.

Qu'avons-nous fait?

[Text]

As you can see from my slides, there was work to be done on the engineering. At the abandonment hearing in 1984-85, the Canadian National had testimony that it would cost \$38 million, which they wanted to get out of the rehab program to rehabilitate 100 miles worth of subdivision, \$38 million to fix 100 miles worth of railway. They ran lightly loaded cars, loaded these hopper cars to boxcar weights. Why? Because of the state of the engineering on the line. We went to work on this. We raised the wheel weights and the capacity of the cars. We filled them full, 263,000 pounds a car. We have now been running that way for four years. What has the effect on the flaws in the rail been? We have had Sperry Rail Service out with a magnetometer to analyze the subdivision steel and see whether we are generating any flaws.

It is fair to say that you do not get very excited if you have a defect in a half a mile in a subdivision. If you start getting more than that, then you start getting excited. In year one, six months after we undertook operations, there were 485 defects in the subdivision. We changed the steel. In year two there were 235 defects. We bumped the wheel weights up. We had full tonnage cars operating on light steel branch lines, which is common throughout the prairies. There were 122 defects after a year of operation. Another year goes by, and we change that rail, add more ballast, more ties, and more expenditures—42 defects. Last year, we had one defect. That speaks for itself. It can be done.

Where did the money come from for rehab such as ties, ballast, steel, rails and switches? It came out of our revenues. We did not get a grant for that. So we have taken our capital investment, we have taken our after-tax dollars and put them back into the railway. We believe that we will be in the railway business for a long time.

A new tie lasts what, 25 years? Steel has a depreciation curve for the NTA of 40 years; a per cent and a half a year, something like that. So we are in business for a long time.

Now we get to the protection of the environment orders that are on the Canadian prairies, Orders in Council that prohibit abandonment to the year 2000. They get cancelled with the stroke of a fountain pen. Saskatchewan lost a bunch last year, and the lines are gone. The protection order on the Stettler subdivision, which is in place, is still in place; but, we are a provincial railway. It has no affect because we are in the wrong jurisdiction. That is all right, because I believe the protection for the railway is primarily economic. The tonnage you generate on that line will pay for it. If it does not, it will stand for abandonment whether we have it or whether Canadian National has it or Canadian Pacific has it. It will become an abandonment candidate. Then you go through whatever exercise you go through in either the federal or provincial jurisdiction, and somebody makes a political decision whether that

[Traduction]

Comme vous pouvez le voir sur les diapositives, des travaux d'ingénierie étaient prévus. Lors de l'audience sur l'abandon tenue en 1984-1985, le CN a appris que le coût de ces travaux s'établirait à 38 millions de dollars, somme qu'il voulait obtenir du programme pour restaurer 100 milles de voies ferrées de la sous-division. Une somme de 38 millions de dollars pour réparer 100 milles de voies ferrées. Il a décidé de charger légèrement ses wagons, a chargé ces wagons-trémies comme s'il s'agissait de wagons-couverts. Pourquoi? Eh bien, en raison de l'état de l'ingénierie en place. Nous nous sommes attaqués à ce problème. Nous avons augmenté la charge de roue et la capacité des wagons. Nous avons rempli ceux-ci à capacité, soit 263 000 livres par wagon. Nous fonctionnons de la sorte depuis quatre ans. En quoi cela s'est-il répercuté sur les failles de la voie ferrée? Nous avons demandé au Sperry Rail Service d'examiner au magnétomètre l'acier de la sous-division pour déterminer si nous créons des problèmes d'ingénierie.

Il est raisonnable d'affirmer qu'il n'y a pas lieu de trop s'énervier si l'on trouve une faille tous les demi-mille dans une sous-division. Si les failles sont plus rapprochées, on doit commencer à s'inquiéter. La première année, soit six mois après notre prise de contrôle, on a trouvé 485 défauts dans la sous-division. Nous avons changé l'acier. La deuxième année, les défauts étaient au nombre de 235. Nous avons augmenté la charge de roue. Nous avions des wagons chargés à capacité sur des lignes d'acier léger, ce qui est courant dans les Prairies. Au bout d'un an d'exploitation, on comptait 122 défauts. Une année plus tard, nous avons changé ce rail, ajouté du ballast, plus de traverses, et engagé plus de dépenses. Résultat: 42 défauts. L'an dernier, on n'a constaté qu'un défaut. Ces chiffres sont éloquentes. Ils montrent que rien n'est impossible.

Où avons-nous trouvé de l'argent pour les travaux de réparation, pour les traverses, le ballast, l'acier, les rails et les aiguilles? Nous avons puisé dans nos revenus. Nous n'avons reçu pour cela aucune subvention. Il s'agissait d'une dépense en capital. Nous avons réinvesti dans les chemins de fer nos revenus nets. Nous pensons rester longtemps actifs dans ce secteur de l'industrie.

Quelle est la durée de vie d'une nouvelle traverse, 25 ans? L'acier a, selon l'ONT, une courbe de dépréciation de 40 ans; soit d'environ un pour cent et demi par an. C'est dire que nous sommes là pour rester.

Passons maintenant à la question des décrets en matière de protection de l'environnement qui sont en vigueur dans les Prairies, des décrets en conseil qui interdisent l'abandon des chemins de fer avant l'an 2000. Ces décrets sont annulés d'un simple geste de la main. Ainsi, la Saskatchewan a beaucoup perdu l'an dernier, et les lignes sont supprimées. Le décret de protection qui vise la sous-division de Stettler existe toujours, mais il s'agit d'un service ferroviaire provincial. Il n'a aucun effet parce que nous ne relevons pas de l'administration responsable du décret. C'est très bien ainsi, car la protection des chemins de fer est, à mon avis, une question essentiellement économique. C'est le tonnage que vous produisez pour cette ligne qui permettra d'assumer ce coût. Sinon, la ligne sera vouée à l'abandon, qu'elle soit entre nos mains ou entre celle du CN ou du CP. Et il appartiendra soit aux autorités fédérales soit aux provinces d'entreprendre les démarches qui s'impo-

[Text]

line stays. If it stays, somebody has to cough up for the actual loss.

We have been singularly unsuccessful in gaining a long-term contract from the federal government for the carriage of grain. Our contracts on the Stettler subdivision are three years only. People say, "Are you nuts? You are making investment in steel and ballast and ties and rail that has a 40-year horizon, and you have a three-year contract from the federal government to carry grain?" Yes, I do, because that grain will move for export somewhere or another. I provide the best delivery boy service for miles around, so farmers come to me.

I want to speak now about commercial equity. We have demonstrated through experience that we can gain commercial financing and equity. Vencap Alberta Equity, the biggest venture capital company in Canada, has given us a commitment to invest \$1 million in our company. We have commercial debt financing to buy the lines. What is the sticking point? There are only two suppliers of used railways in the country, the CN and the CP. They are paid under the WGTA as a cost-plus exercise, so the incentive to sell is not great. It is a long and laborious process. It needs to be sped up. After all, if the people of Canada are paying on a cost-plus basis, then it behooves the policy makers of this dominion to find the lowest-cost rail operator that will preserve the integrity of the railway to a standard. We believe we are it.

We have identified candidates of line in western Canada which are on the hit list of the rationalization boys in the government to close, and the recommendation is that they close 500 miles a year for the next 10 years on a 30-day notice basis. That is in place, and it is being discussed in western Canada today. I believe that a substantial amount of that mileage can be saved and retained by regional railway operators. There are lines in that basket in Alberta, Saskatchewan and Manitoba that should be torn up tomorrow. They are gone. They will never see another car. There are lines where you go out 45 miles to pick up 100 cars a year. Forget it. Just tank the thing, but make regional railways to feed these unit trains in the CN and CP on an efficient basis. Put these together. Give them adequate long-term contracts for financing, and people like us and Cando and half a dozen other people that I know want to get into business, let us get at it.

We are concerned, as you can see, with the structural integrity of the railway. I went to northern Idaho after the Milwaukee went broke. There was a line of railway called the St. Mary's River Railroad. They came up with a class of derailments on that line called a standing derailment. That was where the rail turned over underneath a train that was standing still. That was some railroad, I will tell you. The last train out went in the ditch nine times in 157 miles, and a lumber

[Traduction]

sent dans pareil cas et de prendre une décision politique sur le maintien ou l'abandon de la ligne. Si vous optez pour le maintien, quelqu'un devra absorber les pertes.

Nos tentatives en vue d'obtenir du gouvernement fédéral un contrat à long terme pour le transport du grain ont été un échec. Les contrats applicables à la sous-division de Stettler ne sont valables que pour trois ans. Certains nous demandent si nous ne sommes pas fous de faire dans l'acier, le ballast, les traverses et les rails un investissement de quarante ans, alors que le gouvernement fédéral ne nous concède qu'un contrat de trois ans pour le transport du grain. Tel que nous voyons les choses, cet investissement se justifie dans la mesure où ce grain sera exporté à un endroit ou à un autre. C'est nous qui fournissons le meilleur service de livraison à des kilomètres à la ronde, aussi, les agriculteurs s'adressent à nous.

J'aimerais maintenant parler de capitaux. Nous avons montré qu'avec de l'expérience, nous pouvons avoir accès au financement commercial et aux capitaux. Vencap Alberta Equity, la plus importante société financière d'innovation au Canada, s'est engagée à investir dans notre entreprise la somme d'un million de dollars. Le financement de notre dette commerciale nous permet d'acheter les lignes. Où est le hic? Il n'y a que deux fournisseurs de voies ferrées d'occasion au Canada, le CN et le CP. En vertu de la LTGO, ils sont payés selon la méthode du prix coûtant majoré, de sorte qu'ils ne se montrent pas empressés de vendre. Le processus est long et laborieux et demande à être accéléré. Après tout, si les Canadiens payent au prix coûtant majoré, il appartient aux décideurs politiques de trouver l'entreprise d'exploitation ferroviaire qui offrira les prix les plus bas tout en veillant à l'entretien du réseau. Nous pensons correspondre à ce profil.

Nous avons trouvé des candidats dans l'Ouest canadien qui sont visés par le plan de rationalisation recommandé au gouvernement, soit la fermeture de 500 milles de voie ferrée par an, pour les dix prochaines années, à 30 jours de préavis. Cette recommandation fait actuellement l'objet d'un débat dans l'Ouest canadien. J'estime qu'une bonne partie de cette ligne peut être sauvée et récupérée par les entreprises régionales d'exploitation ferroviaire. Il y a des lignes comme celles-là en Alberta, en Saskatchewan et au Manitoba qui devraient disparaître sous peu. Elles ont déjà été supprimées. Il n'y passera plus aucun wagon. Il existe des lignes où l'on doit faire 45 milles pour aller chercher 100 wagons par an. C'est insensé. Il faudrait que des entreprises régionales de chemins de fer rentabilisent le processus en faisant le lien avec les trains du CN et du CP. Il faudrait que celles-ci se regroupent. Qu'on leur donne suffisamment de contrats de longue durée pour le financement, à elles et à des gens comme nous, CANDO, et une demi-douzaine d'autres sociétés que ce secteur d'activité intéresse. Qu'on nous permette de faire nos preuves.

Comme vous pouvez le constater, nous nous préoccupons de la qualité de la structure des voies ferrées. Je me suis rendu dans le nord de l'Idaho après les déboires de Milwaukee. Il y avait une ligne de chemins de fer nommée «Mary's River Railroad». Il s'est produit sur cette ligne une catégorie de déraillements, où la voie ferrée se retournait sous un train immobile. Laissez-moi vous dire que c'était toute une voie ferrée. Le dernier train s'est retrouvé dans le fossé 9 fois sur un parcours de

[Text]

company had a bunch of ex-Milwaukee engineers and breakmen who thought it was the greatest thing they ever spent money on. They took their employment settlement off to Milwaukee and bought this railroad. The locomotives they got couldn't even pull their own weight. It was absolutely incredible. They bought this thing and straightened it out. I thought "If these guys can do that, surely we can do better in Canada." They fixed it up, and we are fixing our line up. We will do the same thing on other lines.

What are the factors to consider here? We have lower costs. That is all there is to it. A determination needs to be made by the policy makers of this dominion that if we are to have an efficient and effective cost-based system, then let us find it. There are tests.

Poor old Colin Churcher. When I put 263,000-pound cars on 60-pound rail, he went ballistic. He had six engineers and rail inspectors out on our line with video cameras and they measured everything and said, "It is true; it can be done." Regional railways can operate at a lower cost.

What happens with the whole debate in western Canada over paying the producer? In my opinion, the sooner the farmer gets the money the better, because then I can go out and knock on his door and hustle a buck, and then I have the money. I will get his grain to the coast for his \$31 or \$32 or whatever the distance-related freight rate is. Maybe I will haul it to the end of my line, put it in trucks and then haul it the rest of the way to the coast on the remaining \$28. Maybe I will give it to CN or CP. Competition will rear its ugly head. Let me at it. CN can do the same thing. They have the opportunity on the main track to do wonderful things. Again, we get caught up in the processes of how we do things.

Senator Forrestall: Plead with them.

Mr. Payne: I find the same thing. I went down the line, and we had about six trains scheduled that day. I had some business people come and visit me, and I looked at this schedule on the dispatcher's board. I turned around and one of my engineers said to me, "Are you going to go and complain about the schedule to the superintendent?" I said, "Yeah, we can't run those trains." He said, "When I hired on here, you told me that we, the employees, made the schedules as long as no trains were delayed." I said, "That's right." He asked, "Has that changed?" I said no. He said, "Then you get back on that business car, get more business for this railway, and we will do our job." I just went back out and shut up. You pick good people.

This is really what happened in the 1880s and 1890s. Officers and finance people in the head offices of the railway companies picked good superintendents, good master mechanics,

[Traduction]

157 milles, et un groupe d'ingénieurs et de garde-freins d'une société d'exploitation forestière, ayant déjà travaillé à Milwaukee, ont pensé que c'était le placement le plus judicieux qu'ils pouvaient trouver pour leur argent. C'est avec leurs indemnités de cessation d'emploi qu'ils se sont rendus à Milwaukee pour faire l'acquisition de ce chemin de fer. Les locomotives qu'ils ont eues ne pouvaient même pas tirer une charge équivalente à leur propre poids. Inouï. Ils sont devenus propriétaires de ce chemin de fer et ont redressé la situation. Je me suis dit que si ces gens-là étaient parvenus à ce résultat, nous pouvions sans doute faire encore mieux au Canada. Ils ont réparé leur ligne, et nous faisons la même chose. Nous procéderons de la même manière avec les autres lignes.

Quels sont les facteurs à prendre en considération ici? Nos coûts sont moindres. C'est aussi simple que ça. Il incombe aux décideurs politiques du Canada de déterminer que pour parvenir à un système efficace et rentable, encore faut-il le trouver. Il y a des expériences à tenter.

Ce pauvre Colin Churcher. Lorsque j'ai installé des voitures de 263 000 livres sur des rails de 60 livres, il a été complètement désarçonné. Il a dépêché sur les lieux six ingénieurs et inspecteurs des voies ferrées armés de caméras vidéos. Après avoir tout mesuré, ces derniers se sont rendus à l'évidence «Eh bien oui, c'est faisable.» Les chemins de fer régionaux peuvent être exploités à un coût moindre.

Où en est tout le débat qui a lieu dans l'Ouest canadien au sujet du paiement du producteur? À mon avis, plus tôt l'agriculteur reçoit l'argent, mieux c'est, car ça me permet de cogner à sa porte et d'obtenir un contrat. Je transporterai son chargement de grains moyennant 31 \$ ou 32 \$, ou au tarif en vigueur. Peut-être transporterai-je la marchandise jusqu'au bout de ma ligne et aurai-je recours à des camions pour le reste du parcours, moyennant les 28 \$ qui restent. Peut-être la céderai-je au CN ou au CP. La concurrence se fera sentir. CN peut faire la même chose. Les possibilités qui lui sont offertes sur la ligne principale sont remarquables. Je le répète, c'est la façon de faire les choses qui compte.

Le sénateur Forrestall: Plaidez votre cause auprès de ces gens.

M. Payne: Je constate la même chose. Je me suis rendu au bout de la ligne, et je me suis aperçu que six trains étaient à l'horaire ce jour-là. Certains représentants du milieu des affaires étaient venus me rendre visite, et j'ai examiné l'horaire au tableau de l'expéditeur. C'est alors qu'un de mes ingénieurs s'est adressé à moi: «Allez-vous vous plaindre de l'horaire auprès du surintendant?». J'ai dit: «Oui, nous ne pouvons faire fonctionner ces trains». Ce à quoi il a répondu, «Lorsque j'ai été recruté, vous m'avez affirmé que nous, les employés, étions responsables des horaires à condition qu'il n'y ait aucun retard de train». J'ai dit: «C'est exact.» Et lui: «Cette politique a-t-elle changé?» J'ai répondu que non. Et lui de me dire: «Dans ce cas, repartez, essayez d'augmenter le volume d'affaires de ce chemin de fer, et nous nous chargeons du reste». Il m'en avait bouché un coin. On choisit bien ses gens.

C'est vraiment ce qui s'est produit au cours des années 1880 et 1890. Les cadres et les responsables des finances au siège social des entreprises ferroviaires ont recruté de bons surinten-

[Text]

good civil engineers, and they sent them out into the territory and said, "Don't come back. We want to know that the trains get through without delay, and if customers are delayed, phone us. If we have a problem with you, if the trains fall down on the road and we have a problem with you, we will find somebody else to do it."

The number of reporting layers in 1890 between locomotive engineers and Van Horne as general manager of the CPR was four. When I was a locomotive engineer, the number of reporting layers between the general manager in Vancouver, who was wearing the same hat as Van Horne, was 16 layers. Is there more mileage? Is there more traffic? Are there more employees? No. There are fewer employees, fewer miles, and, in some places, less traffic. Is the railroad running any better? I am not so sure, but it has a lot more expenses.

The authority in the agency is sufficient to provide for an orderly devolution to the provincial jurisdictions. I have to say that in my experience in Alberta, Saskatchewan, Manitoba, Quebec, and Ontario, they are in pretty good shape. They have their heads up. They are looking at this coming change in the industry, and they are dealing with it. It is taking a little time, but that is fair to say.

People ask me, "How long did it take you to start the Central Western?" It was six and a half years from the time I got the bright idea and went to see Mr. Spicer at Canadian National, to the time we turned a wheel. We started negotiating with CP in the spring of 1988. It is now 1992, four years later, so I have had a decrease in time of 30 per cent. That is an improvement.

I want to speak about the elevator system and the demand for service. We run a demand service. Here is a physical problem. You have an elevator and the gentleman running it puts some cars here and rolls them down the track. They run into a switch or another carload of grain or a level crossing.

It is an obstruction. We said, "Throw away your old spotting instructions. Order as many cars as you want, and we will come out and switch them." We pay our people on an annual basis. You are paying your money to the CN monthly. You are paying your people to keep your locomotives idling outside at 40 below in the wintertime because you had no barn to put them in when you started. The elevator 42 miles away up the line says, "We want to switch on four cars." All right.

My operations manager, he was pensioned off the CN. The guy went nuts being pensioned off and he said, "I will come and work for you for nothing to help you get started up." So I said to Bev Harvey, "We are going to take the locomotive and run 42 miles to switch four cars." They said, "You are nuts; you can't do that. It doesn't make economic sense. You have to run this train with full horsepower." I said, "The fuel is paid for; the employees are paid for; the track is paid for; the engine

[Traduction]

dants, de bons chefs mécaniciens, de bons ingénieurs civils; ils les ont dépêchés sur les lieux en leur disant: «Ne revenez pas. Nous voulons nous assurer que les trains respectent leurs horaires, et si les clients sont retardés, téléphonez-nous. Si les trains déraillent, nous vous demanderons des comptes et trouverons des remplaçants».

En 1890, le nombre d'échelons intermédiaires entre les ingénieurs de locomotive et le directeur général de CPR, M. Van Horne, était de quatre. Lorsque j'étais ingénieur de locomotive, seize échelons me séparaient de directeur général à Vancouver, qui remplissait les mêmes fonctions que M. Van Horne. Le nombre de kilomètres de voie ferrée a-t-il augmenté? Le trafic est-il plus intense? Y a-t-il plus d'employés? Non. Il y a moins d'employés, moins de superficie, et à certains endroits, moins de trafic. L'industrie ferroviaire se porte-t-elle mieux? Je n'en suis pas sûr, mais elle a beaucoup plus de dépenses.

L'Office a suffisamment de pouvoir pour une passation des pouvoirs aux provinces. Je dois dire, d'après ce que j'ai constaté en Alberta, en Saskatchewan, au Manitoba, au Québec et en Ontario, que les autorités provinciales sont d'attaque. Elles ont la tête haute. Elles regardent en face ce changement qui s'annonce dans l'industrie, et elles y réagissent. Le processus est lent, mais c'est normal.

Certains me disent: «Combien de temps vous a-t-il fallu pour démarrer le Central Western?» Entre le moment où j'ai eu la brillante idée et un entretien avec M. Spicer au Canadien National, et celui où notre premier train s'est mis en marche, il s'est écoulé six ans et demi. Nous avons commencé à négocier avec le CP au printemps 1988. Nous sommes maintenant en 1992, soit quatre ans plus tard, de sorte que le laps de temps a diminué de trente pour cent. C'est une amélioration.

J'aimerais parler du monte-charge et de la demande qui existe pour ce service. Nous exploitons un service fondé sur la demande. On est confronté à un problème physique. On a un monte-charge, et la personne qui l'actionne dépose certains wagons ici, et il les fait descendre le long de la voie. Les wagons se heurtent au système d'aiguillage, à un autre chargement de grain ou à un passage à niveau.

C'est un obstacle. Nous avons dit: «Débarrassez-vous de vos anciennes directives de repérage. Commandez autant de wagons que vous voulez, et nous nous chargerons du changement de voie». Nous versons à nos employés un salaire annuel. Vous payez le CN mensuellement. On paye ses employés pour des locomotives qui sont immobilisées à l'extérieur par des températures de moins quarante l'hiver parce qu'on n'avait aucun abri pour elles au départ. Les responsables du monte-charge, à 42 milles en amont, réclament quatre wagons. Très bien.

Mon directeur des opérations est un retraité du CN. Sa mise à la retraite lui étant insupportable, il nous a proposé de travailler bénévolement pour mettre les choses en branle. J'ai annoncé à Bev Harvey que nous prendrions la locomotive et ferions un parcours de 42 milles pour changer quatre wagons. On m'a répondu que la chose était insensée sur le plan économique; qu'il fallait que ce train fonctionne à pleine puissance. Ce à quoi j'ai répondu: «Le carburant est payé, les employés

[Text]

is sitting outside idling at 5.5 gallons per hour. What is the difference in the price of fuel between idle and throttle one? It is \$1.50 an hour." I said, "How much extra revenue do we get out of those four cars? A thousand bucks a car, round number." I said, "Would you rather sit on cushions in the office and not run the engine at full horsepower and miss the revenue from the four cars?"

So what has happened to traffic? The five-year average on CN is 130,000 tonnes. What is our average traffic? We are up around 158,000 tonnes for \$400,000 a year less money plus the improved engineering on the railway.

Low versus high density branch lines. The Stettler subdivision didn't make any of the tests. It was a crater candidate if there ever was one. It should have been abandoned. It wasn't. So how do we then make an appropriate determination of whether we keep or dump a branch line? We have to broaden our process. We need to take a cost-benefit analysis which takes into account all the elements, road costs, capital costs of elevators. What happens when you close a branch line? In our case our towns and counties lose 42 per cent of their tax revenue. Try telling that to your local taxpayer. You then lose the capital investment that you have in the elevators in place along the line and that capacity for grain handling leaves the system. You now have to make that capacity somewhere else. Who pays for that new capacity? The farmer through the wheat pool. He just gave up his capacity on his branch line and he is now paying for new. He cannot afford it. Then he has to pay to truck his grain to the next delivery point. On the Stettler subdivision the average haul is 62 miles one way. Now you pay for the trucker. Then what happens is all this tonnage starts moving on the local roads and the demonstrated road costs are so high that the local jurisdiction cannot afford to pay for the road. It doesn't work.

We don't do a cost-benefit analysis of railways when abandonments come up. He need to start doing this. They do it in the States. They put rail lines that are abandonment candidates into a rail bank. They bank them. They do not get torn up. The railway that is abandoning gets the net salvage value and it is a market-driven net salvage value. They get their net salvage value. What are the ties worth? This is Cando's expertise. So the railway is whole but the asset is still in place. Once that gets torn up you can never put it back.

Road impact. Take a look on page 8 of my little paper and items nine and 10 about road impact. It is out of this world. The latter pages indicate the present status of our government grant, the tonnages we have hauled. Our rate has progressively gone down and our tonnages have gone up. Our payments to CN are there, the cars that we have handled. This is interesting. What saving is there in cars by loading these cars full? You have a car coming off this branch line in the middle of the prairies. It hits the main track and it is loaded to partial capacity. All that sheet metal gets hauled to Vancouver, Rup-

[Traduction]

sont payés, la voie est payée, et le moteur tourne à 5,5 gallons l'heure. Quelle est la différence de prix du carburant pour le moteur qui fonctionne au ralenti et pour celui qui marche à pleins gaz. C'est 1,50 \$ l'heure. Et que nous rapportent de plus ces quatre wagons? Un millier de dollars par wagon, une somme rondelette. Préférez-vous vous asseoir tranquillement dans vos bureaux, décider que le moteur ne fonctionnerait pas à pleine puissance et passer à côté des recettes que l'on peut tirer que quatre wagons?

Et qu'en est-il du trafic? La moyenne quinquennale pour le CN est de 130 000 tonnes. Quelle est notre moyenne? Environ 158 000 tonnes, pour 400 000 \$ de moins par an, et en plus, des améliorations de la voie ferrée.

Embranchements de faible densité ou de forte densité. La subdivision Stettler n'a réussi aucun des tests. Il s'agissait d'un candidat idéal à l'abandon, s'il y en eut jamais. Elle n'a pas été abandonnée. Alors comment convient-il de bien déterminer si nous devrions garder ou abandonner un embranchement? Nous devons élargir notre processus. Nous devons faire une analyse coûts-avantages qui tienne compte de tous les éléments comme les coûts des routes et les coûts d'immobilisation des silos. Que se passe-t-il lorsqu'on abandonne une embranchement? Dans notre cas, nos villes et nos comtés perdent 42 p. 100 de leurs recettes fiscales. Essayez d'expliquer ça à votre contribuable local. Vous perdez alors l'investissement dans les silos en place le long de la ligne, le système perd cette capacité de manutention des grains et il faut récupérer cette capacité ailleurs. Qui paie pour cette nouvelle capacité? C'est l'agriculteur par le syndicat du blé. Il vient de perdre sa capacité d'entreposage sur son embranchement et il paie maintenant pour une nouvelle installation. Il ne peut pas se le permettre. Il lui faut encore payer pour transporter son grain par camion jusqu'au point de livraison suivant. Dans la subdivision Stettler, le transport moyen dans un seul sens est de 62 milles. Il faut alors payer le camionneur. Ce qui se passe ensuite, c'est que tout ce volume est transporté sur les routes locales et les coûts démontrés des routes sont si élevés que les autorités locales ne peuvent pas se permettre de les payer. Ça ne fonctionne pas.

Nous ne faisons pas d'analyse coûts-avantages des chemins de fer lorsque viennent les abandons. Nous devons commencer à le faire. C'est ce que l'on fait aux États-Unis. On y met les voies ferrées que l'on compte abandonner dans une réserve de voies ferrées. On ne les démantèle pas. La compagnie qui abandonne la voie ferrée en obtient la valeur de récupération nette, qui est déterminée par le marché. On y détermine la valeur des pièces. C'est l'expertise de Cando. La voie ferrée est intacte et l'actif reste en place. Lorsqu'il y a démantèlement, on ne peut plus remettre les choses en place.

L'impact sur les routes. Regardez à la page 8 de mon petit document les points 9 et 10 sur l'impact sur les routes. C'est invraisemblable. La dernière page indique l'état actuel de notre subvention du gouvernement, les tonnages que nous avons transportés. Notre taux a diminué progressivement et nos tonnages ont augmenté. Nos paiements au CN y sont, ainsi que les wagons que nous avons manipulés. C'est intéressant. Combien de wagons économisons-nous en les chargeant au maximum? On prend un wagon qui quitte cet embranchement au milieu des prairies, qui arrive sur la voie principale et est

[Text]

ert or Thunder Bay. How many cars a year have we saved by going to 63, 4286 cars on average. Cars are worth \$75,000 apiece. It is like buying new cars in the fleet and that is what we have done at Central Western.

Senator Stewart: Just last night I was at a meeting of the National Finance Committee where one of the public service unions here in Ottawa was talking about Public Service 2000. They said the big trouble with the public service of Canada is that it is over-managed, and the managers are now undertaking to cope with the improvement of the public service. We have heard just now that CN is over-managed. This is a little bit discouraging because some people might say that if CN were privatized we might get rid of some of the generals, but you seem to say that it does not make much difference, that CP is no better than CN insofar as layers and layers of generals are concerned.

Mr. Payne: I think it is fair to say that the cultural growth in the railways has been driven by a regulatory burden placed on them by the federal government, and it has been pushed by a public demand of kind of wanting an impervious safety net here. So a growth of regulation has come along and a growth of management, engineering, risk management and all the kinds of things that have come. I don't think the CN and CP, or the roads in the States that have the same kind of management structures, have gone out of their way to create that. That has been a demand-driven process. What has happened is we have come to the point where we have found that it is inefficient. But do not think that because that large management structure and analysis capability is in place that they do not run good railroads because they do.

We believe that our Canadian railroads are second to none, that we do the job better than anybody else. Our technology in some areas is better than anybody else's. There are things we need to specialize in. We took a look at the line in Nova Scotia. We got the prospectus and looked at it and crunched the numbers. I went down in the same way that I went down and kicked all the stones on the DAR for the leg at Kemptville. You learn a lot when you do that. I looked at it and I came to the conclusion it is natural in this country, it is just the way it is. Anybody going to the Maritimes, when he gets to the middle of New Brunswick he is looked on as a foreigner. It is the same way out west, anybody east of Thunder Bay is a foreigner. In each district in our country there are practical people with ways of thinking and managing. It works very well. I think we need to play on those things. We took a look at the *Railway Act* and the things we were doing in Alberta and came to the conclusion we could not be in two places at once.

[Traduction]

chargé à une partie de sa capacité. Toute cette tôle est transportée à Vancouver, Rupert ou Thunder Bay. Combien avons-nous économisé de wagons par année en passant à 63? 4286 wagons en moyenne. Les wagons valent 75 000 \$ chacun. C'est comme ajouter de nouveaux wagons au parc et c'est ce que nous avons fait à Central Western.

Le sénateur Stewart: Hier soir, j'étais à une réunion du Comité national des finances où l'un des syndicats de la fonction publique ici à Ottawa parlait de Fonction publique 2000. On y disait que le principal problème de la fonction publique au Canada, c'est qu'elle est suradministrée, et ces gestionnaires essaient maintenant d'améliorer la fonction publique. Nous venons d'entendre que le CN est suradministré. C'est un peu décourageant, parce que certains pourraient dire que si le CN était privatisé, nous pourrions nous débarrasser de certains des généraux, mais vous semblez dire que ça ne fait pas tellement de différence, que le CP ne vaut pas mieux que le CN lorsque l'on parle des multiples couches de généraux.

M. Payne: Je pense qu'il est juste de dire que la croissance bureaucratique des compagnies ferroviaires a été mue par le fardeau réglementaire qui leur a été imposé par l'État fédéral et qu'elle a été favorisée par l'exigence publique de mesures de protection à toute épreuve. Il y a donc eu croissance de la réglementation ainsi que de la gestion, de l'ingénierie, de la gestion des risques et de tous les genres de choses qui se sont produites. Je ne pense pas que le CN et le CP ou les compagnies aux États-Unis qui ont le même type de structure de gestion ont fait exprès pour créer cette situation. C'est un processus mû par la demande. Et nous en sommes arrivés au point où nous avons constaté que cette façon de faire est inefficace. Mais n'allez pas penser qu'à cause d'une importante structure de gestion et d'une importante capacité d'analyse, ils n'administrent pas de bonnes compagnies ferroviaires, bien au contraire.

Nous croyons que personne ne bat nos compagnies ferroviaires canadiennes. Nous faisons le travail mieux que quiconque. Dans certains domaines, notre technologie est meilleure que celle de quiconque. Il y a certains domaines dans lesquels nous devons nous spécialiser. Nous avons examiné la ligne en Nouvelle-Écosse. Nous nous sommes procurés des prospectus, nous l'avons examinée et nous avons analysé des chiffres. J'ai fait ce que je fais d'habitude et j'ai inspecté en personne le secteur de la DAR vers Kemptville. On apprend beaucoup en faisant cela. Je l'ai examiné et je suis venu à la conclusion qui est toute naturelle dans notre pays, c'est de la façon dont les choses fonctionnent: quiconque va dans les Maritimes, s'il se rend jusqu'au milieu du Nouveau-Brunswick, c'est un étranger. C'est la même chose dans l'Ouest, n'importe qui à l'est de Thunder Bay est un étranger. Les habitants de notre pays ont un sens pratique et les façons de penser et de gérer dans chaque région fonctionnent très bien. Je pense que nous devons jouer sur ces éléments. Nous avons consulté la *Loi sur les chemins de fer* et ce que nous faisions en Alberta, et nous en sommes venus à la conclusion que nous ne pouvions pas être à deux endroits en même temps.

[Text]

Senator Stewart: Are you saying that you as an Albertan would have felt that would have been a burden in taking over, for example, Dominion Atlantic Railway?

Mr. Payne: When I went to Annapolis Valley I almost became a Maritime boy. For a guy who goes skiing and walking in the Rockies, the Maritimes looked pretty nice.

Senator Stewart: I am pleased to hear you say that but now lets go to the question. Do you think it would have been a considerable handicap for you, the fact that you came from Alberta, in operating, say, the Dominion Atlantic railway.

Mr. Payne: I don't think the technology or the operation is a problem. It is a matter of economics and where we can best place our capital and get a return on it.

Senator Atkins: What you are saying is that hands-on management is the thing that is making this operation work and you could not spread your time between two places 5,000 miles apart.

Mr. Payne: It is too much right now. We would like to put groups of railways together somewhere, 800, 900, 1,000 miles of railway generating a million tonnes of traffic a year. They do not have to be connected but they have to be in a similar geographic area where a small management group can run them. What you do instead of making the balloon bigger is to create pockets of expertise.

Senator Graham: Would you have bought or attempted to purchase your line, the CWR, without government assistance and without CN assistance?

Mr. Payne: There was no other way to do it but I would have tried to do it any way. I would have gone ahead because I fundamentally believe that these are under-utilized assets that the people of Canada have paid for for a long time.

Senator Graham: When you looked at the Truro-Sydney line was there any difference in subsidies or assistance that might be available between what you got in starting up the CWR as opposed to purchasing the Truro-Sydney line?

Mr. Payne: The CN has a little different bidding process. I think what they have in place is you qualify as a bidder then you get to your prices and your commercially driven rate splits. I don't think the existence of the *Maritime Freight Subsidy Act*, or whatever, would have been a great question in our mind. It would have been a matter of whether the traffic was sufficient to sustain that railway on a long-term basis and whether we could manage that right now.

Senator Graham: But at this particular point in time would that have anything to do with, for instance, your purchase of the Coronation line as well? If you got into Nova Scotia, Coronation and CWR, would that create a financial problem for you?

[Traduction]

Le sénateur Stewart: Êtes-vous en train de dire qu'à titre d'Albertain, vous auriez considéré que cela aurait été un fardeau, par exemple, d'acquérir Dominion Atlantic Railway?

M. Payne: Lorsque je suis allé dans la vallée d'Annapolis, je suis presque devenu un gars des Maritimes. Pour quelqu'un qui skie et qui marche dans les Rocheuses, les Maritimes étaient bien agréables.

Le sénateur Stewart: Je suis heureux de vous entendre dire cela, mais revenons à la question. Pensez-vous que le fait que vous venez de l'Alberta aurait constitué un handicap considérable dans l'exploitation, disons, de Dominion Atlantic Railway.

M. Payne: Je ne crois pas que la technologie ou l'exploitation soit un problème. C'est une question d'économie et du meilleur endroit pour placer notre capital et en tirer un rendement.

Le sénateur Atkins: Ce que vous dites, c'est que l'administration directe fait fonctionner cette exploitation et que vous ne pourriez partager votre temps entre deux lieux distants de 5 000 milles.

M. Payne: C'est trop pour l'instant. Nous voudrions regrouper des voies ferrées quelque part, 800, 900 ou 1 000 milles de voies ferrées transportant un million de tonnes par année. Il n'est pas nécessaire que ces voies soient reliées, mais elles doivent être dans une région géographique semblable, où un petit groupe de gestion peut les diriger. Plutôt que de gonfler le ballon, on crée des poches de compétence.

Le sénateur Graham: Auriez-vous acheté ou essayé d'acheter votre ligne, la CWR, sans aide de l'État ni du CN?

M. Payne: Il n'y avait pas d'autres moyens de le faire, mais j'aurais essayé de toute façon. J'aurais agit parce que je crois fondamentalement que ce sont là des éléments d'actif sous-utilisés que les Canadiens ont payé pendant longtemps.

Le sénateur Graham: Lorsque vous avez examiné la ligne Truro-Sydney, y avait-il des différences de subventions ou d'aide qui auraient été disponibles entre ce que vous avez obtenu pour lancer la CWR et l'achat de la ligne Truro-Sydney?

M. Payne: Le CN a un processus de soumission un peu différent. Je pense que la façon dont ils fonctionnent, c'est que vous vous faites reconnaître comme soumissionnaires et vous présentez vos prix et votre tarification déterminée par le marché. Je ne pense pas que l'existence de la *Loi sur les subventions au transport des marchandises* dans les provinces Maritimes (sic) ou quoi que ce soit aurait posé un grand problème dans notre esprit. Nous nous serions demandé si la circulation était suffisante pour soutenir cette voie ferrée à long terme et si nous pouvions l'administrer immédiatement.

Le sénateur Graham: Mais pour l'instant, est-ce que cela a un lien quelconque, par exemple, avec votre achat de la ligne Coronation? Si vous arrivez en Nouvelle-Écosse, Coronation et CWR, cela créerait-il un problème financier pour vous?

[Text]

Mr. Payne: Not if the proper capital was available, no.

Senator Graham: When you talk about the proper capital you are talking about government help?

Mr. Payne: No, commercially driven finances against railway line capital.

Senator Graham: Do you think the Truro-Sydney line could be operated without government help?

Mr. Payne: Yes.

Senator Graham: So there will not be any reason for any subsidy when we talk to the proposed purchasers?

Mr. Payne: You have to look at the case very closely. Again, as I said, we left for our own reasons. Between CN and their prospective purchaser, when you get down to the final short strokes of the thing they have to look at all the legislation that is in place, the mix. I don't know whether a new buyer would be eligible for that subsidy.

Senator Graham: The most startling statement you made tonight is that when you got to the middle of New Brunswick you felt like somebody from—I don't know how you phrased it. But I would have thought that you would have felt much more welcome in any part of Canada. Did you get to Cape Breton, for instance?

Mr. Payne: I did not.

Senator Graham: Would you have continued your operation in Alberta if the Supreme Court had not freed you from labour succession rates?

Mr. Payne: No we would have died. It was a jurisdictional thing. If that jurisdiction had not been separated we would have been done.

Senator Graham: I have been curious in reading so much about the whole system in Canada, particularly about your operation. In 1986 CN gave notice that the line would be leased, is that not correct?

Mr. Payne: Well, it was really kind of funny. We were trying to figure out the best way to structure it and make it practicable given the fact we had a provincial railway charter. The ownership of the land would have triggered federal jurisdiction. Under federal jurisdiction and the existing rules we knew we could not make a go of it. Then we scratched our heads and said, "Well, if a lease doesn't work we will have to buy it." Everybody said in 1984, "There is only one more thing you have to do." It turned out there were about 85 more things we had to do. When we did the next thing, we turned over another stone and there was another problem and we kept on going.

Senator Graham: If you were the purchaser, the winning bidder on the Truro-Sydney line, hypothetically, how would you operate it?

Mr. Payne: The same way I am running the Stettler—local management, demand service, kind of try to bring the railway as a part of the fabric of the community back into the commu-

[Traduction]

M. Payne: Non, pas si les capitaux suffisants étaient disponibles.

Le sénateur Graham: Lorsque vous parlez des capitaux suffisants, parlez-vous de l'aide de l'État?

M. Payne: Non, je parle d'un financement commercial fondé sur l'actif de la ligne de chemins de fer.

Le sénateur Graham: Pensez-vous que la ligne Truro-Sydney pourrait être exploitée sans aide de l'État?

M. Payne: Oui.

Le sénateur Graham: Il n'y aura donc pas de raison de parler de subventions lorsque nous parlerons aux acheteurs éventuels.

M. Payne: Vous devez examiner le cas de très près. Encore une fois, comme je l'ai dit, nous avons abandonné pour nos propres raisons. Entre le CN et l'acheteur éventuel, lorsqu'ils en seront aux derniers détails, ils devront examiner toute la législation en place, l'ensemble. Je ne sais pas si un nouvel acheteur aurait droit à cette subvention.

Le sénateur Graham: La déclaration la plus étonnante que vous avez faite ce soir, c'est quand vous êtes arrivé au milieu du Nouveau-Brunswick et vous vous êtes senti comme quelqu'un de... ; je ne sais pas comment vous l'avez formulé, mais j'aurais pensé que vous vous seriez senti mieux accueilli n'importe où au Canada. Êtes-vous allé jusqu'au Cap Breton, par exemple?

M. Payne: Non.

Le sénateur Graham: Auriez-vous poursuivi votre exploitation en Alberta si la Cour suprême ne vous avait pas libéré des taux salariaux des conventions antérieures?

M. Payne: Non, nous aurions été finis. C'était une question de compétence. Si cette compétence n'avait pas été distincte, nous aurions été faits.

Le sénateur Graham: J'ai été curieux et j'ai lu beaucoup au sujet de tout le système au Canada et en particulier au sujet de votre exploitation. En 1986, le CN a donné avis que la ligne serait louée, n'est-ce pas exact?

M. Payne: Et bien, c'était vraiment étrange. Nous essayions de trouver la meilleure façon de structurer cela et de le rendre pratique, compte tenu du fait que nous avions une charte ferroviaire provinciale. La propriété du terrain nous aurait fait relever de la compétence fédérale. Selon les règles fédérales existantes, nous savions que nous ne pourrions pas réussir. Nous avons alors réfléchi et nous nous sommes dit: «Eh bien, si un bail ne fonctionne pas, il nous faudra l'acheter». Tout le monde disait en 1984: «Il ne vous reste qu'une chose à faire». Il s'est révélé qu'il y avait encore environ 85 choses à faire. Après chaque chose que nous faisions, nous découvrions qu'il y avait encore un autre problème et qu'il fallait continuer.

Le sénateur Graham: Si vous étiez l'acheteur, le soumissionnaire qui obtient la ligne Truro-Sydney, comment l'exploiteriez-vous?

M. Payne: De la même façon dont j'exploite la Stettler: gestion locale, service en fonction de la demande, tentative de réinsérer le chemin de fer dans la collectivité. Les gens vien-

[Text]

nity. People go and sit on the platform and watch the trains come in. We are becoming part of the fabric of the community again. I think this is what original railway operators can do. Look at that station at Meeting Creek. That is a community facility we did not spend a bean on. We just made it possible. It did not cost us a dime. It is the pride and integrity of the community.

Senator Forrestall: You inherited in terms of your work crews probably six or seven unions. How many do you have now?

Mr. Payne: None.

Senator Forrestall: At all?

Mr. Payne: None. We told the guys "If you want a collective agreement you can have one. It is totally up to you." They came before the Commons committee when Bill C-5 was on. They had all written a letter saying they did not want to have anything to do with the collective agreement, thank you very much. If I am such a crappy manager that I lose touch with the concerns of my men and how they operate, and they need to have a collective agreement to protect themselves from me, then I deserve what I get.

Senator Forrestall: You may not be there always but you want the line to always be there. I am not inviting you to retreat from a collective arrangement; it is also part of the culture of railroading. I thought you did have one general union. Are you provincially chartered?

Mr. Payne: Yes.

Senator Forrestall: Not federally?

Mr. Payne: Not federally.

Senator Atkins: The witness failed to mention that one of the things he had to do was come down and appear before this committee, as I recall. I do not know whether that was before a wheel turned or after but I remember the day very well.

Mr. Payne: That was after.

The Chairman: Thank you very much.

Mr. Payne: I am at the disposal of the committee. I am here all this evening and if any of you wish to grab hold of me afterwards feel free.

Senator Graham: Can I ask one final question that may be germane to what we will hear later. I mentioned earlier the Coronation line. Who regulated that sale?

Mr. Payne: NTA did.

Senator Graham: They regulated the purchase.

Mr. Payne: We negotiated the purchase with CP.

Senator Graham: Did you have to disclose financial statements at that particular time?

Mr. Payne: Yes, absolutely.

The committee recessed.

Upon resuming at 7.45 pm:

[Traduction]

neut s'asseoir sur le quai pour voir arriver les trains. Nous nous insérons à nouveau dans la collectivité. Je pense que c'est ce que les exploitants de chemins de fer originaux peuvent faire. Voyez cette gare à Meeting Creek. C'est une installation locale dans laquelle nous n'avons rien investi. Nous l'avons seulement rendue possible. Elle ne nous a rien coûté. C'est l'orgueil et l'intégrité de la collectivité.

Le sénateur Forrestall: Dans vos équipes de travail, vous avez probablement hérité de six ou sept syndicats. Combien en avez-vous maintenant?

M. Payne: Aucun.

Le sénateur Forrestall: Du tout?

M. Payne: Aucun. Nous avons dit aux gars: si vous voulez une convention collective, vous pouvez en avoir une. C'est à vous de décider. Ils se sont présentés à un comité de la Chambre des communes lorsque l'on discutait du projet de loi C-5. Ils avaient tous écrit une lettre disant qu'ils ne voulaient pas avoir de convention collective, merci beaucoup. Si je suis un gestionnaire médiocre au point de perdre contact avec les préoccupations de mes hommes et avec leur façon de fonctionner et qu'ils ont besoin d'une convention collective pour se protéger de moi, je mérite ce que j'obtiens.

Le sénateur Forrestall: Vous n'y serez peut-être pas toujours, mais vous voulez que la ligne y soit toujours. Je ne vous invite pas à éviter une convention collective; cela fait aussi partie de la culture bureaucratique des chemins de fer. Je pensais que vous aviez un syndicat général. Avez-vous une charte provinciale?

M. Payne: Oui.

Le sénateur Forrestall: Et pas fédérale?

M. Payne: Pas fédérale.

Le sénateur Atkins: Le témoin n'a pas mentionné que l'une des choses qu'il a dû faire a été de venir comparaître devant notre comité, comme je me le rappelle. Je ne sais pas si c'était avant ou après le début de l'exploitation, mais je me rappelle bien du jour.

M. Payne: C'était après.

Le président: Merci beaucoup.

M. Payne: Je suis à la disposition du comité. Je suis ici toute la soirée et si quelqu'un parmi vous veut me parler après, n'hésitez pas.

Le sénateur Graham: Puis-je poser une dernière question qui peut être liée à ce que nous entendrons plus tard? J'ai mentionné plus tôt la ligne Coronation. Qui était responsable de la réglementation de cette vente?

M. Payne: C'était l'ONT.

Le sénateur Graham: C'est l'ONT qui réglementait l'achat.

M. Payne: Nous avons négocié l'achat avec le CP.

Le sénateur Graham: Avez-vous dû révéler des états financiers à ce moment-là?

M. Payne: Tout à fait.

Le comité reprend les audiences.

[Text]

The Chairman: I would like to discuss briefly the procedure which we might follow this evening. I told Senator Graham that we can call this "Three Coins in a Fountain", which is a song that Frank Sinatra made famous. Senator Graham looked at me very strangely. He does not have a romantic bone in his body, which is unusual for a man who is the father of ten children. We thought that, with the agreement of Mr. McCaffrey, Mr. Flohr and Mr. Marino, we would ask them to sit together as witnesses. Each one will make a statement, the length of which will depend upon them. Since there is a commonality among these three witnesses, we could possibly ask questions which any one of them could field, or direct questions specifically to one particular person.

If we did not do that, one witness would speak for an hour, questioning would be exhausted, and the second witness would not be asked many questions because they would just dwindle out. This procedure will help us to understand the shortline philosophy and how they approach this particular challenge.

Does anyone object to that way of proceeding? If not, I would ask Mr. Marino and Mr. Flohr to join Mr. McCaffrey. Since Mr. McCaffrey is the first one listed on our agenda, I will ask Mr. McCaffrey to set the stage.

Mr. McCaffrey, how long would you like for an opening statement?

Mr. R. Lawrence McCaffrey Jr., Managing Director, Anacostia & Pacific Company Inc.: Senator, I did not measure it in time, but I guess I would take about seven or eight minutes. Since I have submitted a lengthy statement which I thought was responsive to the hearing, I wanted to maximize the time for questions. I will make only a few brief remarks.

The Chairman: Mr. Flohr and Mr. Marino, you could do the same, and then we could start. First, I would like to thank you very much for coming. It is clearly understood, of course, that this committee is not in the position of trying to choose among the three coins. That is not our job. Our job is to try to find out exactly what you plan, if possible, for the running of this line. Please begin, Mr. McCaffrey.

Mr. McCaffrey: Thank you very much, Mr. Chairman. I appreciate very much the opportunity to appear here. I know this is matter of considerable public controversy, having read newspaper clippings and heard today's hearings and read statements from previous days. The committee is to be commended for taking the bull by the horns and opening this question up to all points of view so that every opinion can be expressed and you have the opportunity to cross-examine them.

As I indicated, I will summarize my statement briefly and then take questions, not only from the perspective of being the representative of the potential purchaser, but also from the perspective of having personally had 15 years of experience with shortlines and five years of government experience in rail-

[Traduction]

Le président: J'aimerais parler brièvement de la façon dont nous pourrions procéder ce soir. J'ai mentionné au sénateur Graham la chanson «Three Coins in a Fountain» que Frank Sinatra a rendue populaire. Le sénateur Graham m'a regardé plutôt bizarrement. Chez lui, la fibre romantique semble assez faible, ce qui est inhabituel pour un homme qui est père de dix enfants. Nous avons pensé qu'avec l'accord de M. McCaffrey, de M. Flohr et de M. Marino, nous pourrions leur demander de témoigner ensemble. Chacun rendrait son témoignage, et la longueur de celui-ci dépendrait du témoin. Comme il y a des points communs chez les trois témoins, nous pourrions poser des questions auxquelles n'importe lequel d'entre eux pourrait répondre ou poser une question spécifique, à l'un d'eux en particulier.

Si nous ne faisons pas cela, l'un des témoins parlera pendant une heure, l'interrogatoire sera terminé, et l'on ne posera pas beaucoup de questions au deuxième témoin parce que nous n'aurons tout simplement plus de questions. Cette façon de procéder nous aidera à comprendre comment fonctionnent les chemins de fer sur courtes distances ainsi que la façon d'aborder ce défi particulier.

Quelqu'un s'oppose-t-il à cette façon de procéder? Dans la négative, je demanderais à M. Marino et à M. Flohr de se joindre à M. McCaffrey. Puisque M. McCaffrey est le premier à l'ordre du jour, je lui demanderais de casser la glace.

Monsieur McCaffrey, de combien de temps aurez-vous besoin pour votre déclaration préliminaire?

M. R. Lawrence McCaffrey, administrateur-gérant, Anacostia & Pacific Company Inc.: Monsieur le sénateur, je n'y ai pas pensé, mais je pense que j'aimerais avoir sept ou huit minutes. Comme j'ai déposé un mémoire assez long qui, à mon avis, répond aux questions soulevées à l'audience, j'aimerais prendre le plus de temps possible pour répondre aux questions. Je ferai seulement quelques brèves observations.

Le président: Messieurs Flohr et Marino, vous pourriez faire la même chose, puis nous pourrions commencer. En premier lieu, j'aimerais vous remercier beaucoup d'être venus. Naturellement, il est évident que le présent comité n'est pas en mesure d'essayer de choisir parmi vous trois. Ce n'est pas notre travail. Notre travail est d'essayer de découvrir exactement ce que vous ferez, si possible, pour exploiter cette ligne de chemin de fer. Monsieur McCaffrey, veuillez commencer.

M. McCaffrey: Je vous remercie beaucoup, Monsieur le président. J'apprécie grandement la possibilité de comparaître devant vous. Je sais qu'il s'agit là d'une question qui a suscité beaucoup de controverses dans le public, car j'ai lu les journaux, j'ai assisté aux audiences d'aujourd'hui et j'ai lu les témoignages des jours précédents. Il faut louer le comité pour avoir pris le taureau par les cornes et avoir soumis la question à tous les intéressés, de façon que chacun puisse se faire entendre et que vous ayez la possibilité de les contre-interroger.

Comme je l'ai déjà dit, je résumerai mon témoignage brièvement et je répondrai aux questions, non seulement à titre de représentant d'un éventuel acheteur, mais également comme quelqu'un qui a travaillé personnellement pendant quinze ans dans le secteur des lignes ferroviaires sur courtes distances et pendant cinq ans au gouvernement au sein de services ayant

[Text]

roads. So I would also welcome your questions to me from the perspective of policy issues.

I am here, as you know, on behalf of Anacostia & Pacific Company. We are not a railroad. We are not a holding company. Our company does not, through its own corporate structure, own any railroads. We form railroads. We initiate a transaction, capitalize it, put our own investment in and bring our common group of investors along to these transactions. We bring in managers that we have developed over time, and then we continue as directors, principals and investors in the transaction.

In this manner we have undertaken five transactions in the United States. I have identified them in my statement. I do not intend to recite them all to you now. All but one of them are larger in carload volume than the Truro to Sydney line. Three of them have union represented employees, and all five, from our perspective as owners and, to our knowledge, from the perspective of the customers and the communities they serve, have been very successful.

In my statement I outlined what I believe are the important ingredients of our transactions, and I will just tick them off. These are not necessarily in order of priority. They would be difficult to rank and I would not want to do that in any transaction.

The first is a proper financial structure for the risks incurred. We found that each of our transactions was a little different and we had to design our financial structure and the purchase structure to fit the characteristics of the railroad we were acquiring.

Second, we always establish an independent local operation. All of our management is located on the property from the president through to the lowest ranked employee. We believe that that has all of the important advantages which Mr. Payne thoroughly detailed in his statement an hour ago.

Third, we feel it is critical, as was brought out by Mr. Banks and others, that there be sufficient capital available for the entire project, not just to buy the railroad but also to maintain it over the long term. We are long-term investors. We stay with our railroads. We have not exited from anything. We have no intention now to get out of anything, and we want to be very sure that there is adequate capital to meet not only the known needs of the railroad but also the unknown.

Fourth, we like to believe that we employ very conservative projections. We will not buy on promises and speculation. We have found that in the transportation business new business is around the corner, and that only if such and such were to take place you will be the beneficiary of a lot of things. We believe it is foolish to put your money into that. We look for our suc-

[Traduction]

des liens avec les chemins de fer. Par conséquent, j'aimerais aussi répondre à vos questions concernant la politique générale.

Comme vous le savez, je représente ici Anacostia & Pacific Company. Nous ne sommes pas une compagnie de chemin de fer. Nous ne sommes pas une société de portefeuille. De par sa propre structure sociale, notre compagnie n'est propriétaire d'aucun chemin de fer. Nous constituons les chemins de fer. Nous sommes à l'origine des transactions, nous trouvons les capitaux, nous y mettons nos propres fonds et nous formons notre groupe commun d'investisseurs parties à ces transactions. Nous faisons appel à des gestionnaires que nous avons formés pendant plusieurs années, puis nous demeurons parties à la transaction à titre d'administrateurs, de mandants et d'investisseurs.

De cette façon, nous avons déjà conclu cinq transactions aux États-Unis. Je les ai précisées dans mon témoignage. Je ne les reprendrai pas toutes, car vous les connaissez. Toutes sauf une sont plus importantes, par le chargement des wagons, que la ligne Truro-Sydney. Dans trois compagnies, les employés sont syndiqués, et toutes les cinq, d'après nous en tant que propriétaires et, à notre connaissance, selon les clients et les collectivités qu'elles desservent, ont toutes très bien réussi.

Dans mon témoignage, j'ai fait ressortir ce que je considérerais comme les caractéristiques importantes de nos transactions et je vais simplement vous les mentionner. Elles ne sont pas nécessairement par ordre de priorité. Il serait difficile de les classer ainsi, et je ne voudrais le faire pour aucune transaction.

En premier lieu, il y a une structure financière adaptée aux risques assumés. Nous avons découvert que chacune de nos transactions était quelque peu différente et nous avons dû adapter notre structure financière et la structure d'achat aux caractéristiques de la compagnie de chemin de fer que nous acquérons.

En deuxième lieu, nous mettons toujours sur pied un mode de fonctionnement local indépendant. Toute notre direction se trouve sur place, depuis le président jusqu'aux employés exécutants subalternes. Nous croyons que cette attitude comporte tous les avantages importants dont M. Payne a fait une description très détaillée dans son témoignage il y a une heure.

En troisième lieu, nous estimons qu'il est primordial, comme l'ont fait remarquer M. Banks et les autres, d'avoir suffisamment de capitaux pour le projet au complet, et non pas seulement pour acheter le chemin de fer, mais également pour l'entretenir à long terme. Nous sommes des investisseurs à long terme. Nous gardons nos chemins de fer. Nous ne nous sommes jamais retirés de quoi que ce soit. Nous n'avons pas l'intention maintenant de nous retirer de quoi que ce soit et nous voulons être certains qu'il y a suffisamment de capitaux pour faire face non seulement aux besoins connus du chemin de fer mais également aux imprévus.

En quatrième lieu, nous aimons croire que nous utilisons des prévisions prudentes. Nous n'achèterons rien sur des promesses et de la spéculation. Nous avons découvert que, dans le secteur des transports, il y a toujours une nouvelle compagnie qui ouvre ses portes et que si telle et telle chose survenaient, on bénéficierait de beaucoup. Nous croyons qu'il est stupide

[Text]

cess and the upside from that point of view, but from the projections of what the base business is we try to be very conservative and weed out any potential room for error.

Fifth, we believe a critical element is equitable and productive employment conditions. Naturally, there have been major changes in the railroads we have since we bought them. Employee conditions typically involve much different work rules and much more work for a day's pay, but we have a fair day's pay as well, pay which is typical for the communities. And we always employ a profit sharing mechanism so that employees, from the president again through to the lowest ranked employee, participate directly in the success of the company.

Sixth, we feel that to make a success of the business you must find new business, you must make business grow. For that we place great emphasis on marketing and service to the customers; first, to the existing customers who must be preserved and protected and, second, to those who are not yet customers or to customers who have been lost in recent times and who we feel we can bring back.

The final point is safe operations. There is nothing more demoralizing, more financially debilitating or worse for the community than an unsafe railroad. It is an essential ingredient and we place great emphasis on that through training from the supervisory level to, again, the lowest ranked employee.

I would like to make a couple of comments which are summarized in the statement about the Truro to Sydney line. Our review to date has been very limited. We took a high rail trip in a snowstorm. We got a good feel for snow in Cape Breton, less of a feel for the look of the ties, but we have a nice videotape of what it looks like in the summer.

As a matter of fact, the CN has produced a very complete package of material. Having done business with a number of railroads in the United States, I can safely say that it was one of the best, if not the best, disclosure packages that we have received. That is very comforting in the sense of knowing that we are going in with a partner who is telling us all about it, good or bad.

Our conclusions are that this property is in excellent physical condition. It has virtually no deferred maintenance, something that is common on properties we have had in the United States. We would be getting a good piece of railroad. It lost an unusually high proportion of local traffic compared to the total business; that is, business that originates and terminates on the line and thus would be captive, if you will, to this one railroad and not dependent on relations with CN. In most instances you

[Traduction]

d'investir son argent ainsi. Nous travaillons pour réussir dans cette optique et nous voyons aussi l'autre côté de la médaille, mais d'après les projections de ce qu'est l'entreprise de base, nous essayons d'être très prudents et d'éliminer au départ tout risque d'erreur.

En cinquième lieu, nous croyons qu'un des éléments primordiaux est les conditions d'emploi équitables et productives. Naturellement, il y a eu de très gros changements dans les compagnies de chemin de fer que nous avons depuis que nous les avons achetées. De façon typique, les conditions de travail sont régies par des règles d'emploi très différentes et beaucoup plus de travail se fait pour une journée de paye, mais nous versions également un juste salaire, qui est représentatif des salaires versés dans la collectivité. Nous offrons toujours un régime de partage des bénéfices de sorte que les employés, depuis le président jusqu'aux employés exécutants subalternes, participent directement au succès de la compagnie.

En sixième lieu, nous croyons que, pour qu'une entreprise marche bien, il faut trouver de nouveaux créneaux, il faut que l'entreprise évolue. À cette fin, nous accordons beaucoup d'importance à la commercialisation et au service à la clientèle, d'abord à la clientèle actuelle, qu'il faut maintenir et stabiliser et, en second lieu, à ceux qui ne sont pas encore nos clients ou aux clients que nous avons perdus récemment et que nous croyons pouvoir ramener.

Le dernier point est la sécurité des activités. Il n'y a rien de plus démoralisant, de plus nuisible du point de vue financier ou de pire pour la collectivité qu'un chemin de fer non sécuritaire. Il s'agit là d'un élément essentiel, et nous accordons beaucoup d'importance à ce point par la formation que nous dispensons à tous, que ce soit au superviseur ou à l'employé exécutant subalterne.

J'aimerais apporter quelques commentaires qui sont résumés dans le témoignage rendu au sujet de la ligne Truro-Sydney.

Jusqu'à maintenant, notre inspection a été très fragmentaire. Nous avons fait un voyage en train assez mouvementé, dans une tempête de neige. Nous avons eu la chance de voir ce qu'était une tempête de neige au cap Breton, nous n'avons pas eu une aussi bonne occasion d'examiner les traverses de chemin de fer; toutefois, nous avons une belle bande vidéo qui nous montre ce que les choses ont l'air en été.

En fait, le CN a produit une trousse de documentation très complète. Nous avons fait affaire avec un certain nombre de compagnies de chemin de fer aux États-Unis, et je peux dire avec certitude qu'il s'agit de très bons documents d'information, sinon des meilleurs que nous ayons reçus jusqu'à ce jour. Il est très rassurant de voir que nous nous associons avec un partenaire qui nous dit toute la vérité, le bon comme le mauvais.

Nous en venons à la conclusion que cette propriété est en excellent état. Il n'y a pratiquement pas d'entretien différé, ce qui est une situation courante sur les propriétés que nous avons eues aux États-Unis. Nous disposerions d'un bon chemin de fer. Il a perdu une proportion exceptionnellement élevée du trafic local comparé à l'ensemble du trafic, c'est-à-dire le trafic dont le point de départ est situé sur la ligne et dont la destination s'y trouve aussi, trafic qui serait donc captif de ce chemin

[Text]

are dealing with only 2 or 3 per cent of local business here that approximate, at least in volume, as much as 50 per cent. On the other hand, there is considerable uncertainty about the future of some of that business, particularly concerning the gypsum mine and the coal that is being replaced by the Westray mine.

It has, on the other hand, as we are heard today, a good mix of commodities and a good mix of customers. They have very substantial facilities and heavy investment. That means they will be there for the long term, as we hope to be, and that gives us comfort. On the other hand, there has been very serious traffic deterioration over the last five years. Something like 45 per cent of the total business of the railroad has come off that to the level it is now. So the question is where you are on the hockey stick. Will we be able to bring it here or do we keep going lower? That is a very important due diligence issue.

Our brief exposure to the workforce is that they are a very professional group of middle-aged workers; that is, they are neither so senior that they will go away or retire tomorrow nor so junior that they do not have a great deal of experience. They also appeared, on our brief pass through the property, to have a strong work ethic.

Finally, we feel that the future of the shortline in this instance will be directly dependent on the quality of the relationship with CN. We cannot survive without a very strong working partnership with CN, and that will be a critical element of this transaction.

I will summarize by answering a question which I think is underlying all of these hearings, which is why should you favour CN's sale to any shortline. First, you have in this case a classic shortline in size and density. You heard that from other experts and that is our conclusion as well. Fortunately, as I said earlier, it has little or no deferred maintenance. It is a good property. It will work, I am sure, for any of the three of us here.

Second, the proposed purchasers—and I can speak comfortably in this sense for all three of us as I know my friends very well—are not amateurs. We have been in the business, at least to the extent of this age of business, for quite a while. We are not rail fans, we are serious long-term freight railroad people. You are not dealing with people who are trying it out to see how it works.

Third, we are very comfortable that CN will stay committed. I mentioned earlier the importance of that. I believe that their long-term interest is to see this property work. I believe that not only because they told me, but because I think the economics of the transaction, its public visibility and the concerns of the Nova Scotia community will make it so.

[Traduction]

de fer, si vous voulez, et qui ne dépendrait pas des relations avec le CN. Dans la plupart des cas, vous avez affaire à seulement 2 ou 3 p. 100 du commerce local, alors que dans le cas présent, c'est près de 50 p. 100, en volume du moins. Par ailleurs, l'avenir d'une partie de ce commerce est très incertain, particulièrement en ce qui concerne la mine de gypse et le charbon qui est remplacé par la mine Westray.

On y trouve aujourd'hui une bonne diversité de marchandises et des clients variés. Ces derniers ont des installations très importantes et de gros investissements. Cela signifie qu'ils sont là pour longtemps, comme nous espérons que ce sera aussi notre cas, et cela nous rassure. Par ailleurs, le trafic s'est très sérieusement détérioré au cours des cinq dernières années. Le chemin de fer a perdu environ 45 p. 100 de son achalandage qui a atteint le niveau actuel. Il s'agit donc de savoir où nous en sommes. Serons-nous en mesure d'effectuer une remontée ou continuerons-nous à périliter? C'est une question très importante qu'il faut régler rapidement.

Une brève rencontre avec les employés nous a permis de constater qu'il s'agissait d'un groupe de travailleurs d'âge moyen, faisant preuve de beaucoup de professionnalisme, ni assez vieux pour prendre leur retraite demain, ni assez jeunes pour ne pas avoir beaucoup d'expérience. Ils ont semblé, au cours de notre bref passage sur la propriété, posséder une grande éthique du travail.

Finalement, nous croyons que l'avenir du service sur courte distance dans le cas présent sera directement dépendant de la qualité de la relation avec le CN. Nous ne pouvons pas survivre sans une association professionnelle très forte avec le CN, et ce sera un élément clé de cette transaction.

Pour résumer, je répondrai à une question qui, selon moi, est sous-jacente à toutes ces audiences: pour quelle raison devriez-vous favoriser la vente du CN à une ligne sur courte distance. Premièrement, vous avez ici un exemple classique de ligne sur courte distance tant par la grandeur que par la densité. D'autres spécialistes vous l'ont dit et c'est aussi notre avis. Heureusement, comme je l'ai déjà dit, il y a peu ou pas d'entretien différé. C'est une bonne propriété. N'importe lequel de nous trois y trouvera son compte, j'en suis certain.

Deuxièmement, les acheteurs éventuels—et je suis à l'aise pour parler au nom de nous trois à ce sujet, parce que je connais très bien mes amis—ne sont pas des amateurs. Nous sommes en affaires, du moins par rapport à l'âge de ce secteur, depuis un certain temps. Nous ne sommes pas des fanatiques du chemin de fer, nous sommes des gens qui faisons du fret par rail depuis longtemps et nous sommes sérieux. Vous n'avez pas affaire à des gens qui se lancent dans le transport par rail pour voir comment cela marche.

Troisièmement, nous avons confiance que le CN maintiendra son engagement. J'ai déjà parlé de l'importance qu'avait cet engagement. Je crois qu'il est dans l'intérêt du CN à long terme que cette ligne fonctionne. Je le crois non seulement parce que les gens du CN me l'ont dit, mais parce que je pense que l'économie de la transaction, sa visibilité publique et les préoccupations de la collectivité néo-écossaise feront qu'il en sera ainsi.

[Text]

Finally, having read the Peat Marwick study and having listened to all of the concerns about the community in terms of employment and the future growth of some of the businesses, I think that the status quo will not be acceptable, or should not be acceptable. I think you need change, and I think the short-line will offer the best opportunity to preserve service, on the one hand, and maximize the opportunity for growth on the other.

The Chairman: Thank you, Mr. McCaffrey. Mr. Flohr, would you like to proceed.

Mr. Bruce Flohr, President, Railtex Service Company Inc.: Thank you very much, Mr. Chairman. Also, thank you very much for dinner. In all my years in government service and in testifying before both House and Senate committees, never have I been hosted to any kind of a reception, meal, hors d'oeuvres or anything, so I do thank you. You know how to add that extra little dimension of quality to life. We are very appreciative.

Senator Graham: The chairman is a great entertainer.

The Chairman: That is the advantage of an appointed Senate.

Mr. Flohr: You make us feel very welcome and it is very much appreciated.

My testimony was submitted to you last Friday. I hope you all had some chance to review it. I sat through all of the testimony last Thursday and today. I would like to cover several things that I feel were not brought out.

First, who is Railtex? We were founded in 1977. We are a privately held company with approximately 100 stockholders. The company has \$45 million in assets, 1991 revenues of approximately \$28 million, and after-tax profits of about \$1.8 million. Our debt-to-equity ratio is 0.7 to 1, and we have long-term debt of about \$13 million. We do consider ourselves to be a financially strong company. In fact, our ultimate goal is to leverage our debt-to-equity ratio up to 3 to 1 from .7 to 1.

Currently Railtex, as a holding company, operates 17 different railroads. Of the railroads we operate, 11 are owned by Railtex, four are lease transactions, including three Norfolk Southern Thoroughbred Program lines which were discussed earlier, and two are operating contracts where the owner is a government agency, a municipality.

In addition, on January 13, 1992, Railtex received approval from the Ontario Municipal Board to begin operation on a Canadian National line running from Stratford, Ontario, to Goderich, Ontario, with a branch that goes down to Exeter and Centralia. The name of that railroad is the Goderich & Exeter Railroad. We will begin operation on that line on April 3 of this year. That transaction is a purchase. There are no subsidy funds involved in that purchase as there were in the Central Western Railroad.

[Traduction]

Finalement, après avoir lu l'étude de Peat Marwick et après avoir entendu toutes les préoccupations relatives aux emplois dans la collectivité et à la croissance future de certaines des entreprises, je pense que le statu quo ne sera pas acceptable ou ne devrait pas l'être. Je pense que le changement est nécessaire et que le service sur courte distance offre la meilleure possibilité de préserver le service, tout en maximisant la possibilité de croissance.

Le président: Merci, M. McCaffrey. M. Flohr, à vous la parole.

M. Bruce M. Flohr, président de Railtex Service Company Inc.: Merci beaucoup M. le président. Merci beaucoup également pour le dîner. Au cours de toutes les années que j'ai passées au service du gouvernement ou à témoigner devant des comités des Communes et du Sénat, jamais on ne m'a offert une réception, un repas, des hors-d'oeuvre ou quoi que ce soit. Je vous remercie donc. Vous savez comment ajouter cette petite touche supplémentaire de qualité à la vie. Nous l'apprécions beaucoup.

Le sénateur Graham: Le président est un homme qui sait recevoir.

Le président: C'est l'avantage d'un Sénat nommé.

M. Flohr: Vous nous faites sentir que nous sommes les bienvenus et nous l'apprécions beaucoup.

Je vous ai présenté mon témoignage vendredi dernier. J'espère que vous avez tous eu l'occasion d'en prendre connaissance. J'ai assisté à tous les témoignages jeudi dernier et aujourd'hui. J'aimerais aborder plusieurs points qui, à mon avis, n'ont pas encore été abordés.

Pour commencer, je vous parlerai de Railtex. Notre fondation remonte à 1977. Nous sommes une société fermée comptant une centaine d'actionnaires. La société a un actif de 45 millions de dollars, ses revenus en 1991 s'élevaient à environ 28 millions de dollars et ses profits après impôt à environ 1,8 millions de dollars. Notre ratio d'endettement est de l'ordre de 0,7 pour 1 et nous avons un passif à long terme d'environ 13 millions de dollars. Nous nous considérons comme une société financièrement en santé. En fait, notre but ultime est de ramener notre ratio d'endettement de 0,7 pour 1 à 3 pour 1.

Actuellement Railtex, à titre de société de portefeuille, exploite 17 chemins de fer différents. De ce nombre, 11 appartiennent à Railtex, quatre sont exploités en vertu d'un bail, notamment trois lignes du Norfolk Southern Thoroughbred Program dont il a été question précédemment, et deux sont des contrats d'exploitation dont le propriétaire est un organisme gouvernemental ou une municipalité.

En outre, le 13 janvier 1992, Railtex a reçu l'approbation de la Commission des affaires municipales de l'Ontario pour entreprendre l'exploitation d'une ligne du CN entre Stratford (Ontario) et Goderich (Ontario), avec un embranchement qui descend jusqu'à Exeter et Centralia. Ce chemin de fer est connu comme le Goderich & Exeter Railroad. Nous commencerons l'exploitation de cette ligne le 3 avril prochain. Il s'agit d'une acquisition dans laquelle n'intervient aucune subvention comme c'était le cas pour le Central Western Railroad.

[Text]

With our pending Canadian startup, we will have a U.S. citizen as the general manager. It is a Railtex policy to place one of our experienced general managers on all of our new startups. All the other employees of the Goderich & Exeter Railroad will be hired locally. Funding for the transaction will be through a Canadian bank.

Our company has received several industry awards, including the Golden Spike Award. I believe the chairman was somewhat harassed back in December when you were discussing this. He seems to have other purposes for spikes than enabling the rail to meet the tie. Senator, rubber tires do not do well when spikes are driven through them.

The acquisition strategy of Railtex is to diversify our holdings. First, we want to be diversified by regions of the country. In that way, if any one region has an economic downturn it will not cause the over-all collapse of the corporation. Second, we like to diversify by commodity. We seek to have no more than 20 per cent of our total revenue in any one single commodity.

We have run railroads since 1984, and since that time we have only abandoned one quarter of one mile of track, and we are operating almost 2,000 miles of track amongst all of our carriers. That abandonment was a situation in which there was no shipper at the end of the line. There was a four-lane highway crossing and another railroad crossing involved with it. It just made no sense to keep that last quarter mile of track in place and there was no opposition to that one slight abandonment.

With respect to my personal background, I have 27 years in the railroad industry, 11 with Southern Pacific Railroad moving up through the management ranks. I then resigned, and spent two years with the Federal Railroad Administration, a year and a half of that as the deputy administrator and then half a year as the acting administrator. In fact, Mr. McCaffrey and I worked together during part of that time with the Federal Railroad Administration. That is the agency that handles railroad safety issues in the United States. I resigned in 1977 to form Railtex, originally as a car leasing company. We formed our first railroad in 1984, our second in 1986, and third in 1987. The growth kept going and we finally sold our car leasing business in 1989.

Next, I would like to briefly give you an opinion of why the big railroads are getting rid of their branch lines. I do not think that issue has been well covered in the hearings to date. We have already discussed, number one, downsizing for profitability. The small railroads with local employees with composite labour obligations, the Jack-of-all-trade employees, can do it less expensively than what is happening on the big railroads.

Second, the big railroads are getting rid of the lines because they do not know how to increase business on the lines and we,

[Traduction]

Le directeur général de notre prochaine exploitation canadienne sera citoyen américain. Une des politiques de Railtex consiste à nommer un de ses gérants généraux expérimentés à la tête de toutes ses nouvelles entreprises. Tous les autres employés du Goderich & Exeter Railroad seront embauchés localement. La transaction sera financée par l'entremise d'une banque canadienne.

Notre société a reçu plusieurs prix industriels, notamment le Golden Spike Award. Je crois que le président était quelque peu préoccupé en décembre quand vous avez discuté de ce sujet. Pour lui, les crampons ne servent pas uniquement à fixer les rails après les traverses. Vous savez, cela roule mal quand on vous met des bâtons dans les roues.

La stratégie d'acquisition de Railtex est de diversifier son portefeuille. D'abord, nous voulons nous diversifier par région à l'intérieur du pays. Ainsi, si une région connaît une récession économique, cela n'entraînera pas l'effondrement de toute la société. Ensuite, nous voulons diversifier nos secteurs d'activité. Nous essayons de ne jamais tirer plus de 20 p. 100 de nos revenus d'un seul secteur.

Nous exploitons des chemins de fer depuis 1984 et, depuis ce temps, nous avons abandonné seulement un quart de mille de voie sur les quelque 2 000 milles de voie de l'ensemble de nos transporteurs. Cet abandon découlait du fait qu'il n'y avait pas d'expéditeur à l'extrémité de la ligne. Une autoroute à quatre voies et une autre traverse de chemin de fer étaient en cause dans cette affaire. Il n'était tout simplement pas logique de conserver ce dernier quart de mille et personne ne s'est opposé à cet abandon.

Mon expérience professionnelle antérieure: J'ai vingt-sept ans d'expérience dans l'industrie ferroviaire, dont onze passés au service de Southern Pacific Railroad où j'ai gravi les échelons hiérarchiques administratifs. Après avoir démissionné de cet emploi, j'ai travaillé deux ans pour la Federal Railroad Administration, un an et demi comme directeur adjoint et six mois comme directeur intérimaire. En fait, M. McCaffrey et moi avons travaillé ensemble pendant une partie du temps que j'ai passé à la Federal Railroad Administration, l'organisme qui s'occupe des questions de sécurité aux États-Unis. J'ai quitté cet organisme en 1977, pour créer Railtex. À l'origine, cette société était une entreprise de crédit-bail ferroviaire. Nous avons mis sur pied notre première ligne de chemin de fer en 1984, notre seconde en 1986 et trois autres en 1987. La croissance s'est maintenue et nous avons finalement vendu notre société de crédit-bail en 1989.

En deuxième lieu, j'aimerais vous exposer brièvement mon opinion sur les raisons qui motivent les grandes entreprises de chemin de fer à se débarrasser de leurs lignes secondaires. Je ne crois pas que, jusqu'à présent, cette question ait été bien examinée au cours des audiences. Nous avons déjà parlé de la première raison, la réduction en vue de l'augmentation de la rentabilité. Les petites lignes de chemin de fer, qui ont des employés sur place capables d'assumer plusieurs types de travail, des hommes à tout faire, peuvent fournir les services à un moindre coût que les grosses.

Deuxièmement, les grosses entreprises se débarrassent de leurs lignes parce qu'elles ne savent pas comment augmenter

[Text]

as a feeder railroad industry, seem to have come up with the answers to that.

Third, the big railroads have to do something to improve their return on investment. It does not take a rocket scientist to decide if you have a million dollars available to invest, do you put it on a main line where there are 30 trains a day, or do you put it on a branch line where there is one train a day? The return on investment is driving a lot of these decisions.

Fourth is management focus. The big railroads know that from a management time standpoint it is not cost beneficial to spend a lot of management time on the branch line issue where there is very little traffic and it is better to concentrate that management time on the main line.

Fifth is the improved car utilization. I think Tom Payne certainly gave you a good lesson with facts as to how car utilization significantly improves when higher levels of service are offered.

Lastly, something has to be done to try to avoid that agony of abandonment.

We believe that our Goderich and Exeter line is only the first of many new railroads in the province of Ontario and through the rest of Canada. The feeder railroad may be the last chance for survival of many branch lines already facing abandonment.

I met with Canadian National and shippers in Toronto on January 23 of this year specifically to discuss the fate of the Canadian National line operating from Stratford, Ontario north to Owen Sound. This line was approved for abandonment five years ago. However, it has been operated under a subsidy since that time. Railtex, in partnership with several shippers along and near the line, is formulating a proposal that would permit the railroad to continue to operate without a subsidy. A part of our plan would be to rebuild a portion of the line into the Bruce energy sector at Kincardine.

How do we operate our railroads? We have a local general manager who has full authority on employment, pricing service levels, and local buying decisions.

What is the reaction of the shippers? You have heard what happened on the Central Western. We have two real success stories. Our first railroad in San Diego, California in 1984 had about 1,600 carloads of business a year. In 1989, five years later, we had slightly over 6,000 carloads of business, up from 1,600. Our Austin and Northwestern railroad that we started in 1986 had 2,700 carloads of traffic. In 1990 we had built that up to 9,791. Why did the traffic increase? We believe the reason was because we provided a transportation product that the customer found attractive to use.

Although we are in a recession in the United States, as you are here in Canada, car loadings for Railtex in December 1991

[Traduction]

l'achalandage et nous, les lignes d'embranchement, nous semblons avoir trouvé des réponses à ce problème.

Troisièmement, les grosses entreprises de chemin de fer doivent prendre des mesures pour augmenter le rendement du capital investi. Lorsqu'il y a un million de dollars à placer, il ne faut pas être grand clerc pour trancher la question de savoir s'il faut le placer sur une ligne principale transportant trente trains par jour ou sur une ligne secondaire où il n'en passe qu'un. Ce facteur oriente beaucoup de ces décisions.

Quatrièmement, il y a l'aspect de la gestion. Les grosses entreprises de chemin de fer savent que du point de vue de la gestion, il n'est pas rentable de consacrer beaucoup de temps de gestion aux lignes secondaires où la circulation est minime, et qu'il vaut mieux se concentrer sur les lignes principales.

Cinquièmement, vient le facteur de l'amélioration de l'utilisation des véhicules ferroviaires. Je crois que Tom Payne vous a certainement fourni beaucoup de données concernant l'amélioration substantielle de l'utilisation des véhicules que l'on obtient en offrant des niveaux de service plus élevés.

En dernier lieu, il faut faire quelque chose pour mettre un frein à la tragédie des abandons.

Nous croyons que notre ligne Goderich-Exeter n'est que la première d'une nombreuse série de nouvelles lignes en Ontario et dans le reste du Canada. Les lignes d'embranchement sont peut-être la dernière chance de survie de beaucoup de lignes secondaires déjà menacées d'abandon.

J'ai rencontré des représentants de Canadien National et des expéditeurs à Toronto, le 23 janvier de cette année, dans le but arrêté de discuter du sort de la ligne du Canadien National exploitée à partir de Stratford et desservant Ontario Nord jusqu'à Owen Sound. On a approuvé l'abandon de cette voie il y a cinq ans, mais elle a continué à être exploitée grâce à des subventions. Avec plusieurs expéditeurs situés le long de cette ligne ou près d'elle, Railtex est en train d'élaborer une proposition qui permettrait d'en continuer l'exploitation sans subvention. Le projet prévoit, entre autres, la reconstruction d'une partie de la voie dans le secteur énergétique de Bruce à Kincardine.

Comment fonctionnent nos chemins de fer? Nous nommons un directeur général local jouissant de pleins pouvoirs décisionnels relativement aux questions d'emploi, d'établissement des prix des services et d'achats locaux.

Quelle est la réaction des expéditeurs? Vous savez ce qui s'est passé pour la Central Western. Nous avons connu deux réels succès. Notre première ligne de chemin de fer à San Diego (Californie) n'expédiait que mille six cents wagons complets, environ, par année. Cinq ans plus tard, en 1989, ce chiffre était passé à un peu plus de six mille wagons complets. Notre ligne Austin-Northwestern, dont l'exploitation a commencé en 1986, avait un trafic de marchandises de deux mille sept cents wagons complets. En 1990, le trafic atteignait neuf mille sept cent quatre-vingt-onze wagons complets. Pourquoi le trafic s'est-il accru? Nous croyons que c'est parce que nous avons offert un service de transport que les clients ont trouvé attrayant.

La récession qui frappe le Canada sévit également aux États-Unis, mais les chargements de wagons réalisés par Rail-

[Text]

were ahead of December 1990 by 14 per cent, and in November they were ahead by 19 per cent, and this is not including any acquisition candidates; it is only the lines that were in service a year ago and now. We are just that much better at going out and hustling new business.

There is another Railtex example of how local railroads tailor service to meet a customer's needs. Our South Carolina Central Railroad now operates a six-car daily shuttle train over a 14-mile route carrying steel angle iron from a steel mill to a roof truss manufacturing plant. This service replaces 35 truck trips a day, saving the shipper in direct haulage cost, reducing plant congestion on each end of the move, and making them a better neighbour by taking trucks off the highway. The shipper is the real winner but so is the general public, because highway congestion and safety has been improved.

I do not want to mislead the committee into thinking that there have not been failures in this industry, and it has been discussed to some extent. There have been failures and there will continue to be failures as there are in all businesses. Some of our fellow feeder railroad operators have failed because there has been a significant loss in the base level of traffic on the line. If your major shipper shuts down you have a problem, no matter how the whole deal was structured. A second problem has been that the purchase price was significantly in excess of the volume of traffic that was on the line; the new operator simply paid too much money. A third area in some railroads is simply the problem of poor management; they just did not do a good job. The fourth reason for failures has been because they made an unrealistic assessment of track maintenance. You can run a railroad for three or four years before you put much money into the track, and you can show wonderful profits. Then, suddenly, that maintenance bug catches up with you and you have a major expenditure facing you and you do not have the cash around to make the expenditures. Lastly, we have seen failures due to local groups purchasing the property, buying it because it furthers their hobby rather than using it as a true business deal.

I have learned a few things with our Goderich and Exeter line that I think should be considered by the committee. First, there is a significant difference in the United States process and the Canadian process. In the United States, approval of a line sale is under the sole jurisdiction of the Interstate Commerce Commission. Once the ICC has approved the transaction, the new railroad can immediately begin operation. The individual state where the new line is located does not have any voice in the change in ownership of the line. It is very different in Canada. Second, in the United States, once a line is sold to a new operator, the federal government, through the Federal Railroad Administration, still maintains full authority on issues of safety.

[Traduction]

tex au mois de décembre 1991 dépassaient de quatorze pour cent ceux de décembre 1990, et au mois de novembre, le pourcentage de dépassement était de dix-neuf pour cent, sans compter les lignes dont nous envisageons l'acquisition. Il s'agissait seulement des lignes exploitées l'année dernière et cette année. C'est la mesure de notre supériorité pour ce qui est d'attirer de nouveaux clients.

Railtex nous fournit un autre exemple de la façon dont les chemins de fer locaux peuvent adapter leurs services aux besoins du client. Notre ligne South Carolina Central exploite actuellement une navette quotidienne de six wagons qui parcourt un itinéraire de quatorze milles pour transporter des cornières en acier d'une aciérie à une usine de fabrication de fermes. Ce service remplace trente-cinq trajets de camion par jour, ce qui permet des économies sur les frais de transport directs à l'expéditeur et la réduction de la congestion aux usines à chaque extrémité de la route et fait de ces usines de meilleurs voisins grâce au retrait des camions. L'expéditeur est le gagnant réel, mais cela profite également au public, parce que la circulation et la sécurité routières sont améliorées.

Je ne veux pas induire le comité en erreur et lui faire croire que l'industrie n'a pas connu d'échecs. Il en a été question. Il y a eu des échecs dans l'industrie ferroviaire et il continuera de s'en produire comme dans toutes les entreprises. Quelques-uns de nos collègues exploitants de lignes d'embranchement ont échoué parce que le trafic de base sur la ligne a subi un déclin substantiel. Si votre expéditeur principal ferme, cela pose un problème, quels que soient les termes de l'entente globale. Un deuxième problème peut se poser, celui des prix d'achat substantiellement supérieurs au volume du trafic sur la ligne. Le nouvel exploitant a tout simplement payé trop cher. Une troisième source de problèmes est tout simplement la mauvaise gestion de certains chemins de fer; celle-ci est tout simplement mauvaise. La quatrième cause d'échec est l'appréciation non réaliste des coûts d'entretien de la voie. Il est possible d'exploiter un chemin de fer pendant trois ou quatre ans sans engager de sommes pour l'entretien de la voie et, par conséquent, de réaliser des profits considérables. Et puis, soudainement, le problème de l'entretien surgit et on doit déboursier des sommes considérables alors qu'on ne dispose pas des liquidités permettant de le faire. Dernièrement, nous avons assisté à des échecs imputables à des groupes locaux ayant acquis l'entreprise davantage pour s'adonner à un loisir que pour l'exploiter commercialement.

J'ai appris certaines choses au sujet de la ligne Goderich-Exeter dont le comité devrait, à mon avis, tenir compte. Tout d'abord, il y a une différence considérable entre la procédure applicable aux États-Unis et celle qui s'applique au Canada. Aux États-Unis, l'approbation de la vente d'une ligne relève de la compétence exclusive de l'*Interstate Commerce Commission*. Une fois que l'ICC a approuvé la vente, l'exploitation du nouveau chemin de fer peut commencer sans délai. L'État dans lequel se trouve la nouvelle ligne n'a pas voix au chapitre quant au changement de propriétaire. La situation est très différente au Canada. Par ailleurs, aux États-Unis, une fois qu'une ligne a été vendue à un nouvel exploitant, le gouvernement fédéral, par l'intermédiaire de la *Federal Railroad Administration*, conserve sa pleine autorité en matière de sécurité.

[Text]

In Canada, you have chosen to allow the province to have sole jurisdiction on all issues, including safety, if the railroad operates within the province. In our Ontario approval process much time was ultimately devoted by the province to addressing the area of safety regulations. Ontario does not have any safety regulations. To resolve the problem and to eliminate the need to reinvent the wheel, our Goderich and Exeter railroad agreed we would abide by the federal safety regulations. Therefore, in our certificate of operation, we have agreed to comply with some 48 different federal safety regulations.

In the OMB settlement conference that occurred in Seaforth, Ontario on December 20, 1991 there were a number of individuals testifying on their concern on safety issues. In most cases, they were not aware that there are a significant number of safety regulations already in place and they were not aware that the federal government was doing any extensive job of ensuring compliance with the safety regulations. I can tell you that they are doing a good job on a federal level.

Another level of public concern was with respect to the issue of funding for joint participation projects such as the upgrading of warning signals at a railroad-highway grade crossing, or the building of an underpass for a new highway where it crosses the railroad tracks. In the past, federal dollars flowed to the province to pay over 80 per cent of the cost of these improvements. Now with the new Goderich and Exeter railroad being entirely within the province of Ontario, the concern of the citizens was that they would be losing federal dollars that go towards these type of projects.

Lastly, I wish to comment on the relationship with Canadian National. CN individuals have handled their transaction with us in a totally professional manner. I will be the first to admit they were not the easiest to negotiate with, but at all times in the negotiation it was handled on an extremely professional basis. Railtex would not be bidding on the Nova Scotia passage if we felt that Canadian National was handling these transactions other than in the most professional manner possible. In our case, we have four people working on acquisitions and we have too many other lines to chase with which we are comfortable, so we definitely believe that CN is a very responsible party in these types of deals. The feeder railroad movement is here, it is growing, and the real winner in the process are the shippers along the line.

Now I would like to offer several items of information for the record on testimony that was entered earlier. Mr. Dempsey stated that there were differences in the safety regulations for the small railroads as compared to the big railroads. I have been in this industry for 27 years and the only differences I know in the safety regulations between the big railroads and the little railroads are in two areas; each of these involve waiver options that are available.

[Traduction]

Au Canada, la province a compétence exclusive sur toutes les questions, y compris la sécurité, lorsque le chemin de fer est exploité sur son territoire. Dans le cadre de sa procédure d'approbation, la province de l'Ontario a consacré, en fin de compte, beaucoup de temps à la question des règlements sur la sécurité. Elle n'est dotée d'aucun règlement sur la sécurité. Pour solutionner le problème et pour éviter d'avoir à réinventer la roue, notre chemin de fer Goderich-Exeter a convenu que nous nous conformerions aux règlements fédéraux sur la sécurité. En conséquence, nous avons accepté, aux termes de notre certificat d'exploitation, de nous conformer à quelque 48 règlements fédéraux sur la sécurité.

Lors de la conférence de la CAMO qui a eu lieu à Seaforth (Ontario), le 20 décembre 1991, un certain nombre de personnes ont exprimé leur inquiétude concernant la sécurité. Dans la plupart des cas, elles ignoraient qu'il existe déjà un nombre considérable de règlements sur la sécurité et que le gouvernement fédéral prend toutes les mesures nécessaires pour s'assurer du respect de ses règlements. Je peux vous affirmer que l'on fait de l'excellent travail au niveau fédéral.

Une autre préoccupation soulevée par le public concernait la question du financement des projets à participation commune tels l'amélioration des signaux d'alarme des passages à niveau ou la construction d'un passage inférieur lorsqu'une nouvelle route traverse une voie ferrée. Dans le passé, les fonds versés par le fédéral permettaient à la province de payer plus de 80 p. 100 du coût de ces améliorations. Comme la nouvelle ligne Goderich-Exeter ne franchit plus les frontières ontariennes, les citoyens craignaient de ne plus bénéficier des sommes consacrées par le fédéral à ce genre de travaux.

J'aimerais en dernier lieu faire quelques commentaires sur les rapports entretenus avec le Canadien national. C'est avec un grand professionnalisme que les représentants du CN ont mené les négociations dont est issue l'opération conclue avec nous. Je suis le premier à admettre qu'il n'a pas été facile de négocier avec eux, mais tout au long des négociations, ils ont fait preuve d'un très grand professionnalisme. Railtex n'aurait pas soumissionné pour le passage de la Nouvelle-Écosse si nous avions été d'avis que le Canadien national ne menait pas à bien ces transactions le plus professionnellement possible. Dans notre cas, quatre personnes s'occupent des acquisitions et nous sommes à la recherche d'un trop grand nombre d'autres lignes susceptibles de nous convenir, de sorte que nous croyons que le CN est un partenaire très responsable dans le cadre de telles transactions. Les chemins de fer secondaires sont en plein essor, et ce sont les expéditeurs qui se trouvent le long de la voie qui en profitent le plus.

J'aimerais maintenant verser au dossier quelques renseignements au sujet des témoignages que nous avons entendus plus tôt. M. Dempsey a déclaré qu'il existait des différences entre les règlements sur la sécurité applicables aux chemins de fer exploités sur une petite échelle et ceux applicables aux chemins de fer plus importants. Je travaille dans ce domaine depuis 27 ans et les seules différences que je connaisse quant aux règlements sur la sécurité applicables à ces deux catégories de chemins de fer existent dans deux domaines; une dispense peut être obtenue dans chacun des cas.

[Text]

Any railroad in the United States that has 15 or fewer employees can get a waiver on the hours of service. Legislation states that an employee in train service cannot work for more than 12 continuous hours. If you want to get a waiver and you have 15 or fewer employees, you can apply for that waiver to the Federal Railroad Administration. We have not applied for the waiver on any of our lines. The only other area that I know of is the random drug testing program that was recently introduced in the United States where there is also a waiver option for the small railroads with 15 or fewer employees. In our case, with some of our railroads that have 15 or fewer employees, we have not taken that waiver option. I think it was misleading to say to the committee that we are treated in a different manner because we are small, because it just is not so.

Second, I called my office to try to get safety data concerning the safety records of the big railroads versus the little railroads and perhaps the Clerk could pass out the information. What is being passed around is what the Federal Railroad Administration reports to the Association of American Railroads and then out to the individual railroads. We in the industry have to file with the Federal Railroad Administration on a monthly basis data showing number of fatalities, number of injuries, number of days lost on injuries and total hours worked.

In the information before you, you are seeing the Class I railroads, and those are the big railroads. The Class I railroads are the ones that have revenues per year of \$92 million or more. It shows that there were six fatalities on the big railroads and the injury rate is 9.33 per 200,000 man-hours worked. The Class II railroads, which are the medium-sized railroads, the railroads with over \$40 million in gross revenues, show no fatalities and an injury rate of 6.42 per 200,000 man-hours worked. Finally, the little guys, that is everybody else, show no fatalities and an injury rate of 7.64.

I could not get derailments and dollars for derailments, but at least as far as our employees are concerned, and whether the small railroads are safer or less safe than the big railroads, I think the most current 11 months of information answers that question in a very specific manner.

Along with that, it is interesting to note that the big railroads are the railroads where many of the employees are riding on trains for 150 or 200 miles, then they get off and a new crew gets on. Most of those employees are never out on the ground having to switch any cars in the rain, snow, ice sandstorms, or whatever else. On the Class II and the small railroads, our employees are out on every shift, every day, knocking heads with the environment and Mother Nature in having to perform their work. I believe that provides a lot more oppor-

[Traduction]

Aux États-Unis, tout chemin de fer comptant 15 employés ou moins peut obtenir une dispense relative aux quarts de travail. La loi prévoit qu'un employé ne peut travailler, dans un train, plus de 12 heures consécutives. L'exploitant qui souhaite obtenir une dispense et qui compte 15 employés ou moins peut s'adresser à la *Federal Railroad Administration*. Nous n'avons présenté aucune demande de dispense pour nos lignes. La seule autre différence dont je sois au courant est le programme de dépistage au hasard de consommation de drogues qui a été lancé récemment aux États-Unis. Il existe encore une fois une possibilité de dispense pour les lignes comptant 15 employés ou moins. Pour notre part, nous n'avons pas demandé une telle dispense à l'égard de certaines de nos lignes comportant 15 employés ou moins. Je pense qu'on a induit le comité en erreur en lui disant que nous bénéficions d'un traitement différent en raison de notre petite taille, car tel n'est pas le cas.

J'ai également téléphoné à mon bureau pour obtenir des données sur la sécurité au sujet des résultats obtenus pour les grands chemins de fer par rapport aux petits chemins de fer et, le greffier pourrait peut-être faire circuler ces renseignements. Les données que renferment ces documents sont celles que la *Federal Railroad Administration* transmet à l'*Association of American Railroads*, puis aux entreprises de chemins de fer. Chaque mois, les membres de l'industrie doivent remettre à la *Federal Railroad Administration* des données précisant le nombre de décès, de blessures, de jours de travail perdus en raison de blessures et d'heures travaillées.

Dans la documentation que vous avez en mains, vous voyez les chemins de fer de la catégorie I, ce sont les compagnies ferroviaires importantes. La catégorie I regroupe les compagnies ferroviaires dont les recettes annuelles s'élèvent à 92 millions de dollars et plus. On voit qu'il y a eu six accidents mortels pour ces grandes compagnies et que le taux d'accidents avec blessures s'élève à 9,33 par 200 000 heures-personnes travaillées. Pour les compagnies ferroviaires de la catégorie II, c'est-à-dire les compagnies de taille moyenne, celles qui ont des recettes brutes supérieures à 40 millions de dollars, aucun accident mortel n'est signalé et le taux d'accidents avec blessures atteint 6,42 par 200 000 heures-personnes travaillées. Enfin, les petites compagnies, soit toutes les autres, ne déclarent aucun accident mortel et ont un taux d'accidents avec blessures de 7,64.

Je n'ai pas pu obtenir le nombre de déraillements ni les coûts qui y sont liés, mais du moins pour ce qui est de nos employés et de la question de savoir si les petites compagnies ferroviaires sont plus sûres ou moins sûres que les grandes compagnies, je pense que les renseignements présentés, qui portent sur la dernière période de 11 mois, fournissent une réponse très précise à cette question.

De même, il est intéressant de noter que dans les grandes compagnies ferroviaires, il y a de nombreux employés qui travaillent à bord des trains pendant 150 ou 200 milles, puis ils descendent et une nouvelle équipe monte. La plupart de ces employés ne travaillent jamais au sol pour aiguiller les wagons dans la pluie, la neige, les tempêtes de verglas ou autres intempéries. Dans les compagnies ferroviaires appartenant à la catégorie II ainsi que dans les petites compagnies, nos employés travaillent, chaque jour, à l'extérieur pendant les quarts; ils

[Text]

tunities for an employee to be injured than simply riding for the 150 to 200 miles.

We are proud of our safety record on our small railroads. It is an active management effort among the small railroads and I think the results are there in the numbers. We do operate more safely than our big brother partners.

Thank you very much, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Flohr. Mr. Marino.

Mr. John Marino, Chairman, Huron Transportation Group Inc.: Mr. Chairman, honourable senators, I appreciate being here tonight. I would like to echo the sentiments of Mr. Flohr, Mr. McCaffrey and Mr. Payne as operators of successful shortlines. I think it is an exciting alternative for Canada. We have been in business since 1976. There have been failures, but those few failures are far outweighed by the successes.

We think that we are on the ground floor of a major shift from large governmental transcontinental railroads to a mix of wholesale trunk lines and retail lines like ourselves. As Mr. McCaffrey stated, we took a look at the Sydney to Truro line. It has been an excellently maintained railroad and it is not a candidate for abandonment.

I have been in the transportation industry for 30 years. I started out as a highway engineer working for the competition. We are concerned about the inequality, from a public standpoint, as to the funding and financing for our competition. We have the same problem in the United States where questions have been raised about financing for highway construction and maintenance and how that affects our competition, the truckers. It is a tough, competitive environment that we are in.

We have looked at the statistics here on the Sydney-Truro line. CN is not immune from competition. There has been a major shift, a major abandonment by the railroad, by the shippers we are attempting to serve. In connection with that, we had a research paper done by the Upper Great Plains Transportation Institute. I have distributed copies to most of the committee members. The significant issue here is if we are required to maintain the status quo, the do-nothing scenario, I think the future is pretty bleak. There will be a continuing erosion, a continuing abandonment of the line, and it will shift the cost from the federal government to the province of Nova Scotia.

These numbers are conservative, but based on what is moving over this rail line today, if this line is allowed to be abandoned, or suffers *de facto* abandonment, the cost to the taxpayers of the province is estimated to be at least \$3 million a year. I think that is the low number. We are concerned about

[Traduction]

doivent lutter contre l'environnement et la nature pour accomplir leurs tâches. Selon moi, avec cette façon de travailler, il y a beaucoup plus de chances de se blesser pour un employé que s'il voyageait simplement à bord d'un train pendant une distance de 150 à 200 milles.

Nous sommes fiers de notre fiche de sécurité dans les petites compagnies ferroviaires. Elle est attribuable à des efforts actifs de la part de la direction des petites compagnies ferroviaires et je pense que les résultats transparaissent dans les chiffres. Nous exploitons bel et bien nos compagnies de façon plus sécuritaire que nos partenaires plus importantes.

Merci beaucoup monsieur le président.

Le président: Merci, M. Flohr. M. Marino.

M. John Marino, président, Huron Transportation Group Inc.: Monsieur le président, messieurs les sénateurs, je vous suis très reconnaissant de me permettre d'être ici ce soir. J'aimerais réitérer les sentiments exprimés par MM. Flohr, McCaffrey et Payne, à titre d'exploitants de lignes ferroviaires sur courtes distances. Je crois qu'il s'agit d'une solution de rechange passionnante pour le Canada. Nous sommes en affaires depuis 1976. Il y a eu des échecs, mais les succès remportés font plus que compenser pour ces quelques échecs.

Nous pensons que nous sommes à la veille d'un important changement qui nous fera passer de l'ère des grands chemins de fer transcontinentaux gouvernementaux à celle d'une combinaison de services ferroviaires de gros sur longue distance et de services ferroviaires de détail comme nous. Comme l'a dit M. McCaffrey, nous avons examiné la ligne Sydney-Truro. La ligne a été très bien entretenue et son abandon n'est pas envisagé.

Je travaille dans l'industrie du transport depuis trente ans. J'ai commencé à titre d'ingénieur routier pour la concurrence. Nous nous préoccupons de l'inégalité que représente, du point de vue de l'intérêt public, le financement accordé à nos concurrents. Nous sommes confrontés aux mêmes problèmes qu'aux États-Unis où on s'est interrogé sur le financement de la construction et de l'entretien des autoroutes et sur son incidence sur la concurrence, savoir l'industrie du camionnage. Notre environnement est dur et compétitif.

Nous avons examiné les statistiques ici de la ligne Sydney-Truro. Le CN n'est pas à l'abri de la concurrence. Il y a eu un changement important, un abandon majeur par le chemin de fer, par les expéditeurs que nous tentons de servir. À ce sujet, nous avons fait effectuer une recherche par l'Upper Great Plains Transportation Institute. J'ai distribué des exemplaires du rapport de l'Institut aux membres du comité. Le point important ici, c'est que s'il nous faut maintenir le statu quo, adopter un scénario d'inertie, le futur m'apparaît bien sombre. Il y aura une érosion constante, un abandon permanent de la ligne et les coûts que devait supporter le gouvernement fédéral passeront à la province de la Nouvelle-Écosse.

Ces chiffres sont conservateurs, mais en tenant compte de ce qui est transporté sur cette voie ferroviaire aujourd'hui, si l'abandon de cette ligne est autorisé ou si elle est abandonnée dans les faits, le coût pour les contribuables de la province est évalué à au moins trois millions de dollars par année. Je pense qu'il s'agit d'un chiffre conservateur. Nous sommes préoccupés

[Text]

the shifting of the traffic as a virtue of public policy here from the rail lines to our competitors.

Senator Graham: Can I just ask you the source of your figures?

Mr. Marino: This is the document that was distributed. It is entitled "Impacts of Potential Future Railway Abandonments in Canada". It was prepared by Daniel R. Sabin of Transportation Operations, Inc., and the Upper Great Plains Transportation Institute.

The Chairman: The clerk informs me that they were not distributed; they only came in today.

Mr. Marino: It is a highly technical research paper. However, I think that it gets the point across that we have to come up with a strategy for preserving this rail line. We think that the regional railroad shortline solution in this case is viable, and may be the only alternative.

We are assuming these numbers are applicable in Nova Scotia. We did get good cooperation from the provincial Department of Highways at the last minute, and it is preliminary at best, but it shows the magnitude of the problem. We have to save this line and the best way we think is through private enterprise, the entrepreneurial approach. It has worked several hundred times in the United States and we think, based on numbers we have seen with CN, they have done a good job and they have come to the conclusion that they cannot assure its continuation for the long term. They have decided a partnership with a regional railroad, a shortline, is a good approach. I think that it will work.

Mr. Flohr, Mr. McCaffrey and ourselves have had a number of success stories in the U.S.. Perhaps we had a headstart, since we started in the mid-seventies. We have had a few years experience, but we think Canada can learn from our experience. We are not here to promote the American solution to a Canadian problem, but the idea of locally managed, privately financed, regional railroads where we establish an identity with the customers and the communities that we serve are crucial to making this concept work.

The first railroad we organized was in 1975. I had the privilege of organizing the first new shortline railroad in the state of Michigan since 1906. I remember calling the shippers and bankers together at a meeting one night at 7:30. I told them, "Gentlemen, I have a solution to your problem. We will acquire and own a shortline railroad." I almost got ridden out of town on a rail, but it worked. We got community involvement, users, the local industrial development commission and the state people committed to that program, and it worked.

[Traduction]

par le détournement du trafic du chemin de fer au profit de nos concurrents à la suite de l'adoption d'une politique officielle ici.

Le sénateur Graham: Puis-je vous demander quelle est la source des chiffres que vous citez?

M. Marino: Il s'agit du document qui a été distribué. Il s'intitule «*Impacts of Potential Future Railway Abandonments in Canada*» (Incidences de l'abandon possible du transport ferroviaire au Canada). Il a été rédigé par Daniel R. Sabin de Transportation Operations Inc. et l'Upper Great Plains Transportation Institute \$p. 100.

Le président: Le commis me dit qu'ils n'ont pas été distribués, ils sont arrivés aujourd'hui seulement.

M. Marino: Il s'agit d'un document de recherche très technique. Cependant, je pense qu'il traduit bien l'idée qu'il nous faut élaborer une stratégie pour conserver cette ligne ferroviaire. Nous pensons qu'un service ferroviaire régional sur courte distance dans ce cas est viable et peut s'avérer la seule solution de rechange.

Nous posons l'hypothèse que ces chiffres sont applicables en Nouvelle-Écosse. Nous avons obtenu une excellente collaboration du ministère des Transports provincial à la dernière minute. Ce ne sont jamais que des chiffres préliminaires, mais ils montrent l'ampleur du problème. Nous devons préserver cette ligne et la meilleure façon, d'après nous, est de la confier à l'entreprise privée, d'adopter une approche axée sur l'entrepreneuriat. Cette solution a donné satisfaction plusieurs centaines de fois aux États-Unis et nous pensons, en nous fondant sur les chiffres que nous avons examinés avec le CN, qu'ils ont fait du bon travail et qu'ils ont conclu qu'ils ne peuvent pas en assurer la préservation à long terme. Ils ont décidé qu'une association avec une compagnie ferroviaire régionale, assurant le transport sur une courte distance, serait une bonne façon d'aborder le problème. Je pense que cela va fonctionner.

MM. Flohr, McCaffrey et moi-même avons remporté du succès dans de nombreuses initiatives aux États-Unis. Sans doute avions-nous une longueur d'avance. Nous nous sommes lancés dans ce genre d'opérations au milieu des années soixante-dix. Nous jouissons de quelques années d'expérience, mais nous croyons que le Canada peut en tirer parti. Nous ne sommes pas venus à l'audience pour promouvoir une solution américaine à un problème canadien. Nous sommes d'avis, cependant, que la réussite de ce concept repose essentiellement sur le principe d'une gestion locale et du financement par le privé de compagnies de chemins de fer qui entretiendraient des rapports étroits avec leur clientèle et avec les collectivités qu'elles desservent.

C'est en 1975 que nous avons mis sur pied la première ligne de chemin de fer. J'ai eu le privilège d'établir la première nouvelle ligne ferroviaire sur courte distance de l'état du Michigan depuis 1906. Je me souviens d'avoir convoqué des expéditeurs et des banquiers à une réunion qui devait avoir lieu à 19 h 30. Je leur avais expliqué que j'avais une solution à leur problème: l'acquisition d'une ligne ferroviaire sur courte distance. On m'a presque mis à la porte, mais j'ai réussi. Les localités, les utilisateurs, la commission locale d'aménagement industriel et les fonctionnaires compétents des services de l'état ont tous

[Text]

This occurred in 1975. That railroad is doing well today. It is growing. There was some financial investment up front.

One of the things that I want to touch on was a matter that was asked earlier in the session, as to what extent has public funding been made available to some of these small railroads. Some of the states, for example, the State of Alaska, acquired a railroad. Michigan, Maryland, Delaware, Pennsylvania—most of the states—have determined that there are central rail lines. Public funds have been made available for critical regional or shortline railroads.

Some of the case studies that we have been connected with involved a closed venture with public and private financing. In the State of Wisconsin we put together a consortium of five counties to save a 150-mile line on the Milwaukee road. It involved a combination of equity capital from the outside, public funding and some federal assistance, but it was a good, grassroots, local solution to a major regional problem.

As far as the Truro-Sydney line, CN is committed to see that line remain as a feeder. We see good growth opportunities for not only the interline but for the local regional traffic, particularly as a feeder to Newfoundland. I see an opportunity for more intermodal usage over the railway than is being provided today. But it will get back to a question of priorities: Will the province and the federal governments see more funds committed to new highways, or do you want to recognize that there is a role for railroads? They are efficient in moving large volumes long distances. They are energy efficient, and from an environmental standpoint they are beneficial. We even see an opportunity here for the reinstatement of passenger service. We have had a lot of interest in reinstating the service that we abandoned. There is probably a market there. We have been willing to work with someone. I think there is support for that.

In summary, we think that the U.S. experience is a pattern for the future. We think it will work here in Truro-Sydney and in Goderich-Exeter. It worked for Tom Payne and we will probably see a lot of interest in regional shortlines. This committee has taken the first step to setting up a long-range policy that will help the federal government as well as the province.

I appreciate the opportunity to speak here. We will probably open up to questions now.

The Chairman: Thank you very much, gentlemen, for the way that you have summarized your submissions.

Do you think that the submissions should be published today as an appendix to these proceedings, starting with the tes-

[Traduction]

appuyé le programme. Ça a réussi. Ça se passait en 1975. La ligne ferroviaire se porte bien aujourd'hui. Elle est en plein essor. On avait investi des fonds pour lancer ce projet.

J'aimerais revenir à l'une des questions posées plus tôt, à savoir dans quelle mesure des fonds publics ont été mis à la disposition de certaines de ces petites compagnies. Certains états, dont l'Alaska, ont acquis une ligne de chemin de fer. Le Michigan, le Maryland, le Delaware et la Pennsylvanie—la plupart des états—ont reconnu l'existence de lignes de chemins de fer centrales. Des fonds publics ont été affectés pour des lignes ferroviaires critiques (lignes régionales ou lignes sur courte distance).

Certaines des études de cas dont nous nous sommes occupés portaient sur une entreprise à participation limitée financée par les secteurs public et privé. Au Wisconsin, nous avons créé un consortium dont les membres venaient de cinq comtés pour sauver une ligne de 150 milles sur la route de Milwaukee. Ces fonds comprenaient des capitaux propres de l'extérieur, des fonds publics et un appui financier du gouvernement fédéral, mais c'était une bonne solution locale et communautaire à un problème régional d'envergure.

Pour ce qui est de la ligne Truro-Sydney, le CN doit veiller à ce que cette ligne demeure une antenne. Les perspectives de croissance semblent intéressantes non seulement en ce qui concerne le trafic interrégional, mais aussi le trafic local et régional, notamment dans le cas d'une antenne menant à Terre-Neuve. J'entrevois la possibilité d'un accroissement de l'exploitation de plusieurs modes de transport plutôt que le transport ferroviaire, plus encore que ce qui se fait aujourd'hui. Mais ça reviendra toujours à une question de priorités. Les provinces et le gouvernement fédéral verront-ils davantage de fonds investis dans la construction d'autoroutes ou voulez-vous reconnaître que les entreprises de chemins de fer ont un rôle à jouer? Les lignes ferroviaires représentent une solution efficace pour le transport de volumes importants de marchandises sur de grandes distances. Elles ne consomment pas beaucoup d'énergie et sont écologiques. Nous sommes même d'avis qu'il faudrait rétablir le service de transport de voyageurs. Nous aurions grand intérêt à rétablir un service que nous avons abandonné. Il y a sans doute des débouchés de ce côté-là. Nous sommes disposés à travailler avec quelqu'un. Je crois qu'on appuie cette idée.

Somme toute, nous estimons que pour l'avenir, il faudrait s'inspirer de l'expérience américaine. Selon nous, cette formule réussira à pour la ligne Truro-Sydney et la ligne Goderich-Exeter. Ça a aussi marché pour Tom Payne et je crois qu'on manifesterait beaucoup d'intérêt pour le service régional de lignes ferroviaires sur courte distance. Le présent Comité a fait le premier pas en établissant une politique à long terme dont s'inspireront le gouvernement fédéral et celui de la province.

Je vous remercie de m'avoir laissé prendre la parole. Nous passerons probablement aux questions maintenant.

Le président: Je vous remercie, messieurs, de la façon dont vous avez résumé vos mémoires.

À votre avis, les mémoires devraient-ils être publiés aujourd'hui comme annexe au compte-rendu des débats, à partir du témoignage de M. Dempsey, ou devrait-il englober tou-

[Text]

timony of Mr. Dempsey, or the entire day? Could I have a motion to that effect?

Senator Atkins: So moved.

The Chairman: Is it agreed?

Hon. Senators: Agreed.

(See Appendices TC-2 to TC-10)

The Chairman: The submissions will, therefore, form part of the day's proceedings. Senator Graham, do you want to put your question to one of the witnesses or to all of them?

Senator Graham: I have a few questions and then I will ask some general questions.

The Chairman: If it is a general question we will go in the reverse order. We will start with Mr. Marino first; if it is a general question we will go to the others.

Senator Graham: Mr. Marino, Mr. Flohr and Mr. McCaffrey, you are not related, are you?

Mr. Flohr: No.

Senator Graham: And there is no business relationship between any of your organizations?

Mr. Flohr: No. We are arch competitors.

Senator Graham: I have to congratulate you on appearing here today.

I have a general comment. I hope the CN people will forgive me for saying this, because the first speaker, Mr. McCaffrey, commented on how well CN is marketing its sale of the line. Perhaps, Mr. Chairman, even you would forgive me if I said that perhaps we would not even be here if CN had done a better job of marketing itself to the shippers. We will let that stand for the moment.

First, because Mr. Flohr is the only operator in Canada at the present time, I should like to begin with him. Look at page seven of your brief.

In it you state that

"It is my personal belief that the government agencies within Ontario took no action to review our proposal until after NTA approval was given, even though they were notified of the sale on October 1990."

Was that the Ontario Municipal Board?

Mr. Flohr: Yes.

Senator Graham: Did they have any experience with this business before?

Mr. Flohr: Not that I know of.

Senator Graham: You also say further down on page seven that:

It is our understanding that Ontario will contract with the federal inspectors to come in and conduct periodic inspections to ensure compliance with the safety regulations.

[Traduction]

tes les interventions de la journée? Quelqu'un aurait-il une proposition à soumettre à cet égard?

Le sénateur Atkins: Adoptée.

Le président: D'accord.

Honorables sénateurs: D'accord.

(voir l'Annexe TC-2 à TC-10)

Le Président: Les mémoires seront par conséquent intégrés au compte rendu des délibérations de la journée. Sénateur Graham, voulez-vous poser votre question à tous les témoins ou à l'un d'entre eux?

Le sénateur Graham: J'ai quelques questions, puis j'en poserai certaines à caractère plus général.

Le président: Si c'est une question de nature générale, nous procéderons par ordre inverse. Nous commencerons par M. Marino. Si c'est une question générale, nous passerons aux autres.

Le sénateur Graham: M. Marino, M. Flohr et M. McCaffrey, êtes-vous unis par des liens de parenté?

M. Flohr: Non.

Le sénateur Graham: Existe-t-il des liens commerciaux entre vos organisations?

M. Flohr: Absolument pas. Nous sommes de gros concurrents.

Le sénateur Graham: J'aimerais vous féliciter d'avoir participé à l'audience aujourd'hui.

J'aimerais faire une observation générale. J'espère que les gens du CN me pardonneront cette remarque parce que le premier intervenant, M. McCaffrey, a souligné à quel point le CN a bien commercialisé la vente de la ligne. Sans doute, M. le président, vous aussi vous me le pardonneriez si je vous disais que nous ne serions peut-être pas ici aujourd'hui si le CN s'était davantage mise en valeur pour les expéditeurs. Nous laisserons tomber cette question pour le moment.

Tout d'abord, comme M. Flohr est le seul exploitant au Canada à l'heure actuelle, c'est par lui que j'aimerais commencer. Reportez-vous à la page 7 de votre mémoire.

Vous y déclarez ce qui suit:

«À mon avis, les organismes du gouvernement ontarien ont attendu que le ONTC donne son assentiment pour examiner notre proposition, bien qu'il ait été informé de la vente en octobre 1990.»

Était-ce le Commission des affaires municipales de l'Ontario?

M. Flohr: Oui.

Le sénateur Graham: Ont-ils déjà de l'expérience de ce genre d'opérations?

M. Flohr: Non, autant que je sache.

Le sénateur Graham: Vous déclarez ce qui suit un peu plus loin à la page sept:

«Nous avons cru comprendre que le gouvernement de l'Ontario va confier aux inspecteurs fédéraux la tâche de vérifier périodiquement la conformité aux règlements de sécurité.

[Text]

Is that a verbal understanding, or do you have that in writing?

Mr. Flohr: That was what was stated to us at the settlement conference in Seaforth. I do not have it in writing.

Senator Graham: You also said that at the Goderich hearings you saw many people testify about their concerns with respect to safety issues. Were those citizens aware that Transport Canada will only play a supervisory role and only on an interim basis, and that the province will have ultimate jurisdiction in that regard?

Mr. Flohr: I do not think they were aware of that until the hearing actually took place. It became clear to them during the hearing that there would be a change.

Senator Graham: What were some of their concerns? Were they adequately addressed?

Mr. Flohr: There was much testimony on all aspects of railroad safety, for example, would we maintain the rail cars in a proper manner; would we maintain the track in a safe manner; would we handle hazardous materials in a safe manner; would we maintain the fencing along the tracks so that the people's cattle would not get out and get run over by the trains. We were also asked if we would cut the weeds so that the noxious weed seeds would not go from the railroad right-of-way over into the adjacent agricultural land. It was a whole gambit of concerns.

Senator Graham: Do you think you addressed those concerns adequately?

Mr. Flohr: We listed through all 48 safety regulations that were federal regulations with which we agreed to comply as part of our provisional charter, yes.

Senator Graham: On page eight in the top paragraph you talk about those concerns. You state:

Now, with the new Goderich & Exeter railroad being entirely within the Province of Ontario, it was the concern of the citizens that they would be losing federal dollars to go towards these projects.

And so on. You said that it was their concern but you did not answer that concern. Has that concern been answered?

Mr. Flohr: No. It was especially the county highway engineer from the County of Huron, the county seat being in Goderich. The Ministry of Transport acting head, a fellow named Dr. Poon, was there. He stated at that settlement conference that the Ministry of Transport would be putting together a paper that would be submitted to the Ontario Municipal Board to address this issue. He had targeted that it would be prepared in approximately two months from the date of that hearing. It was the intent that that paper would then be reviewed by the Ontario Municipal Board. If legislative action was needed either at a provincial level or at a national level, then the OMB would go back through the various legislative groups and try to correct this problem.

[Traduction]

Est-ce une entente verbale seulement ou en avez-vous une version écrite?

M. Flohr: C'est ce qu'on nous a affirmé lors de la réunion sur le règlement à Seaforth. Je ne l'ai pas par écrit.

Le sénateur Graham: Vous avez aussi déclaré qu'aux audiences de Goderich, bon nombre des témoins ont fait part de leurs préoccupations touchant la sécurité. Ces citoyens savaient-ils que Transports Canada ne jouera qu'un rôle de surveillance, à titre provisoire, et que ce sera la province qui aura compétence à cet égard?

M. Flohr: Je ne crois pas qu'ils en étaient au courant avant la tenue de l'audience. Ils se sont rendu compte pendant l'audience qu'il y aurait un changement.

Le sénateur Graham: Quelles étaient certaines de leurs préoccupations? Ont-elles été examinées adéquatement?

M. Flohr: Bon nombre de témoignages ont porté sur tous les aspects de la sécurité des opérations ferroviaires. On nous a demandé par exemple, si nous nous occuperions de l'entretien approprié des wagons et des voitures; si l'entretien que nous effectuerions assurerait la sécurité des voies; si nous manipulerions les marchandises dangereuses de façon sûre, si nous entretiendrions les clôtures le long des voies pour que le bétail ne puisse sortir des enclos et ne se fasse pas écraser par les trains. Nous nous sommes aussi fait demander si nous allions couper les mauvaises herbes pour que les graines de mauvaises herbes ne se répandent pas sur le domaine ferroviaire, puis sur les terres agricoles avoisinantes. Voilà ce qui était une source de préoccupations.

Le sénateur Graham: Estimez-vous vous être suffisamment penché sur ces questions?

M. Flohr: Oui. Nous avons intégré à notre charte provisoire les 48 règlements fédéraux en matière de sécurité que nous avons convenu d'observer.

Le sénateur Graham: Dans le premier paragraphe de la page huit, vous mentionnez ces préoccupations.

D'après ce que vous dites, maintenant que le chemin de fer Goderich-Exeter se trouve entièrement à l'intérieur de la province de l'Ontario, les citoyens s'inquiètent du fait que la province perdrait des fonds fédéraux devant être affectés à ces projets et ainsi de suite.

Vous avez indiqué que c'était là l'une de leurs questions, mais vous n'y avez pas répondu. Y a-t-on répondu?

M. Flohr: Non. C'était surtout l'ingénieur routier du comté de Huron, le chef-lieu étant Goderich. Le chef interimaire au ministère des Transports, un type du nom de Dr. Poon, était là. Il a déclaré lors de cette conférence que le ministère des Transports rédigerait un document qui serait ensuite soumis à la Commission des affaires municipales de l'Ontario pour que cet organisme se penche sur la question. Il avait indiqué que le document devait être prêt environ 2 mois après la tenue de cette audience. Ce document devait ensuite être examiné par la Commission des affaires municipales de l'Ontario. Si des mesures législatives devaient être prises à l'échelon provincial ou fédéral, la CAMO s'adresserait ou consulterait les divers groupes législatifs et essaierait de corriger le problème.

[Text]

Senator Graham: You talk about upgrading the warning signals at a railroad-highway grade crossing, the building of underpasses, surface crossings, and so on. The federal government used to pay 80 per cent of those costs. They will no longer do that. That is your understanding. Are you prepared to pay all those costs? That is a general question to the three of you.

Mr. Flohr: We are prepared to pay what has previously been considered the CN's share of the costs.

Senator Graham: Is that 10 or 20 per cent?

Mr. Flohr: It could be up to 100 per cent, if the project is looked upon from who is the moving party, who is the senior party in the situation, and who is the beneficial party as a result of the change. In situations in Ontario if it is strictly a highway project there is already an underpass in place but if the dimensions of the underpass need to be changed, if for example it needs to be made wider and higher, that is strictly to the benefit of the highway side. So that the highways pay 100 per cent of the project. If it is a situation where the railroad is the senior party there but it is entirely for the benefit of the railroad because the railroad wants to change some trackage, then in that case the railroad pays 100 per cent. It can fall anywhere in between.

Senator Graham: Have you talked to the Province of Nova Scotia?

Mr. Flohr: No I did not.

Senator Graham: Have any of you talked to the province?

Mr. Marino: No.

Senator Graham: That 80 per cent loss is something that you would obviously have to negotiate with CN and the proper government authorities, whether they are federal or provincial.

Mr. Flohr: It is a concern to us but it is not a deal breaker at this time.

Senator Graham: We were told the other day that up to now you were not permitted to talk to any of the shippers but you propose to do so.

The Chairman: Is this a general question?

Senator Graham: Yes.

The Chairman: Mr. Marino will go first.

Mr. Marino: That is correct. As of yesterday we were given a list of the shippers. They now have their concurrence to interview us and supply whatever supplemental materials we might need. But we have not been able to contact them directly.

Senator Graham: I don't know, Mr. Flohr, Mr. Marino and Mr. McCaffrey, if you looked at the condition of the line.

Mr. Marino: Yes.

Senator Graham: Did you Mr. Flohr?

Mr. Flohr: I did not personally look at the line directly. I had two of my people do so: My vice president of acquisitions and my acquisitions coordinator looked at the line. I have per-

[Traduction]

Le sénateur Graham: Vous parlez d'améliorer la signalisation aux passages à niveau chemins de fer—autoroutes, de construire des passages inférieurs et des passages à niveaux ordinaires, etc. Le gouvernement fédéral assumait 80 p. 100 de ces coûts. Il ne le fera plus. C'est ce que vous avez compris? Êtes-vous prêt à assumer tous les coûts? Je vous pose la question à tous les trois.

M. Flohr: Nous sommes disposés à payer ce qui était auparavant la part des coûts qu'assumait le CN.

Le sénateur Graham: Est-ce 10 ou 20 p. 100?

M. Flohr: Cela pouvait aller jusqu'à 100 p. 100 dans le passé selon qui était la partie requérante, qui était le premier intervenant et qui bénéficierait du changement. En Ontario, s'il s'agit strictement de travaux d'aménagement routier et qu'il y a un passage inférieur, mais qu'il est nécessaire d'en modifier les dimensions (de l'élargir, de l'élever), c'est l'autoroute qui en bénéficie. Ce sont les responsables des autoroutes qui assument alors la totalité des coûts des travaux. Par contre, si c'est le chemin de fer qui est le parti principal à cet endroit, mais que c'est le chemin de fer qui profite entièrement des travaux visant à modifier les voies, c'est le chemin de fer qui assume la totalité des coûts. Le pourcentage pourrait alors se situer entre 0 et 100 p. 100.

Le sénateur Graham: Vous êtes-vous entretenu avec les gens de la Nouvelle-Écosse?

M. Flohr: Non, je ne l'ai pas fait.

Le sénateur Graham: Est-ce que l'un d'entre vous a discuté avec les gens de la province.

M. Marino: Non.

Le sénateur Graham: Cette perte de 80 p. 100, c'est un point que vous devriez négocier de toute évidence avec le CN et avec les instances gouvernementales compétentes, au palier fédéral ou provincial.

M. Flohr: Ça nous préoccupe, mais pour l'instant, ce n'est pas un motif justifiant la rupture des négociations.

Le sénateur Graham: L'autre jour, nous nous sommes fait dire que jusqu'à maintenant, vous n'aviez pas le droit de vous entretenir avec les expéditeurs, mais vous projetez de le faire.

Le président: Est-ce une question générale?

Le sénateur Graham: Oui.

Le président: C'est M. Marino qui passera le premier.

M. Marino: C'est exact. Hier, on nous a donné une liste des expéditeurs. Ils ont maintenant leur accord pour nous interviewer et de nous fournir toute la documentation supplémentaire dont nous pourrions avoir besoin. Cependant, nous n'avons pu les contacter directement.

Le sénateur Graham: MM. Flohr, Marino et McCaffrey, je ne sais pas si vous avez vu dans quel état se trouve la ligne.

M. Marino: Oui.

Le sénateur Graham: M. Flohr?

M. Flohr: Je n'ai pas examiné la ligne directement. J'ai chargé deux de mes employés de le faire, soit le vice-président des acquisitions et le coordonnateur des acquisitions. J'ai moi-

[Text]

sonally looked at the video tape of the whole line and there was no snow on the ground but there was lots of rain. Every once in a while the lens of the video camera had to be wiped off from the rain drops.

Senator Graham: Do the three of you generally feel that the line is in good shape?

Mr. Flohr: Yes.

Mr. Marino: The line is a good line.

Mr. McCaffrey: It is well engineered and has good weight of rail. This line will be there a long time with the tonnage that it has on it.

Mr. Marino: It will have to be maintained, though.

Mr. McCaffrey: Absolutely.

Senator Graham: Mr. Marino, under certain circumstances it would be a sexy argument in Nova Scotia to reinstate the passenger line. Do any of you operate passenger lines?

Mr. McCaffrey: We have a rail, the Chicago South Shore.

Senator Graham: You say "Chicago South Shore?"

Mr. McCaffrey: Yes. It is a commuter railroad in which passenger line is served jointly with freight. We do not operate a passenger line. Last week we were awarded the operation of passenger service between San Francisco and San Jose.

Senator Graham: I have a general question next. Would any of you be looking for guarantees that CN does not get into trucking in that particular part of the province or as a competing carrier?

Mr. McCaffrey: We would not expect guarantees, no. The issue about truck traffic will be as follows. There is obviously a truck-competitive corridor between, say, Moncton and Sydney and over to Halifax. The whole question of how that traffic will move and how the shortline will interrelate with CN is open for me because this will be a matter, first, of studying the data, which we have now just received; talking to customers to see what moves and what does not and what makes it move; and, thirdly, negotiating with CN to provide the incentives to make the business move on the Truro to Sydney line. But I expect no guarantees about anything.

Senator Graham: I have a general question again. If you had to incorporate under federal jurisdiction would you be interested?

Mr. Flohr: No.

Mr. McCaffrey: No.

Mr. Marino: No.

Senator Forrestall: That answered my question.

[Traduction]

même regardé la bande magnétoscopique de la ligne en entier. Il n'y avait pas de neige au sol, mais il pleuvait beaucoup; à tel point, qu'il fallait essuyer de temps à autre l'objectif de la caméra vidéo.

Le sénateur Graham: Est-ce que vous croyez généralement tous les trois que la ligne est en bon état?

M. Flohr: Oui.

M. Marino: C'est une bonne ligne.

M. McCaffrey: La ligne est bien conçue et le poids linéaire des rails est bon. Cette ligne sera là encore longtemps avec le poids qu'elle supporte.

M. Marino: Il faudra l'entretenir, par contre.

M. McCaffrey: Absolument.

Le sénateur Graham: M. Marino, dans certaines circonstances, ce serait un argument-choc en Nouvelle-Écosse de rétablir la ligne de transport de voyageurs. Est-ce que l'un d'entre vous exploite une ligne de transport de voyageurs?

M. McCaffrey: Oui, nous avons une ligne de chemin de fer, le Chicago South Shore.

Le sénateur Graham: Vous dites le Chicago South Shore?

M. McCaffrey: C'est ça. Il s'agit d'un chemin de fer de banlieue qui transporte des voyageurs et des marchandises. Nous n'exploitons pas de ligne de transport de voyageurs. La semaine dernière, on nous a autorisé à exploiter un service de transport de voyageurs entre San Francisco et San Jose.

Le sénateur Graham: Ma prochaine question est de nature générale. Est-ce que l'un d'entre vous chercherait à obtenir des garanties selon lesquelles le CN ne se lancera pas dans des opérations de camionnage dans cette partie de la province ou qu'il devienne un transporteur concurrent?

M. McCaffrey: Je ne m'attendrais pas à des garanties. La question touchant le trafic attribuable au transport par camion est la suivante. De toute évidence, il y a un couloir où existe la concurrence entre le transport par rail et le transport par camion, entre Moncton, Sydney, et Halifax. À mon avis, l'évolution du trafic et les rapports entre le service ferroviaire sur courte distance et les services du CN, c'est une question à étudier. Selon moi, nous devons commencer par analyser les données que nous venons tout juste de recevoir. Nous devons nous entretenir avec les clients, pour savoir ce qui bouge et ce qui ne bouge pas et pour savoir qu'est-ce qui fait que ça bouge. Enfin, nous devons négocier avec le CN afin de trouver les stimulants économiques qui détourneront l'activité commerciale vers la ligne Truro-Sydney. Mais je ne m'attends à aucune garantie sur quoi que ce soit.

Le sénateur Graham: J'ai une autre question générale. Si vous deviez vous constituer en société en vertu de la loi fédérale, ça vous intéresserait?

M. Flohr: Non.

M. McCaffrey: Non.

M. Marino: Non.

Le sénateur Forrestall: Ça répond à ma question.

[Text]

Senator Graham: It sure does. In terms of employee conditions, can you give us an idea of what your basic wage and what the social benefits might be, dental care or whatever? You must have looked at this. How does your basic wage compare with the CN basic wage at the present time, or the ways that you would be prepared to pay?

Mr. Marino: Let me comment on wage rates. This is probably typical. We heard testimony earlier today that most railroads pay competitive wage rates, at least for the local area, and generally competitive with Class I and trunk line railroads. Now, we do not employ as many people because we use them more effectively. We have got higher productivity. We pay an attractive wage and salary. We have a good benefit package. We have profit sharing, and in some cases employee stock ownership. We try to create a family environment. These people are critical to the viability of this railroad, to the success or failure of our railroad. They have got to be well compensated and have good benefits.

The Chairman: Mr. McCaffrey?

Mr. McCaffrey: My experience, senator, is that it varies by type of employee. We find that, for example, mechanical forces may be paid as much or conceivably more than the Class I railroad. On the other hand, there may be maintenance way people or clerks that are paid less than the Class I railroad. On the other hand, all those people receive a wage that is certainly equivalent if not better than the standard for a comparable job in the community. Indeed, in this community, with heavy industries, we have a number of areas of comparable jobs.

Nevertheless, I would expect that our overall cost to operate the railroad from a manpower basis would be, say, 25 per cent lower than the CN's. I don't know what theirs is. I am just using rules of thumb from the U.S. On the other hand, that 25 per cent means first, for us, greater productivity for reasons that many have addressed here, and secondly, for them, an opportunity for profit sharing, which I mentioned earlier and which is very important, in my opinion, both to us and to them. On the benefit package, I think our benefits are at least as good on all of our railroads as any Class I railroad, and in some cases better.

Finally, we have employed in some of these railroads what we call quality of life improvements, and that is to say that on a Class I railroad, specially for operating crews, there is a considerable problem of days away from home, living conditions out on the road, and so on. That is typically not present in a shortline railroad. As John Marino said, they are family operated, they are locally operated, and people have a much more stable working environment from the standpoint of when they come on duty, when they go off duty, and time away from

[Traduction]

Le sénateur Graham: Effectivement, ça y répond. En ce qui concerne les conditions de travail, pourriez-vous nous donner une idée du taux de rémunération de base et des avantages sociaux (assurance dentaire, par exemple) qui seraient offerts. Vous avez sûrement étudié la question. Comment votre taux de rémunération de base ou vos modes de rémunération se comparent-ils à ceux du CN à l'heure actuelle?

M. Marino: Je vous ferai quelques remarques sur les taux de rémunération. C'est sans doute typique. Nous avons entendu plus tôt aujourd'hui que la plupart des lignes de chemin de fer paient des salaires concurrentiels, au moins pour la région locale, et qui sont généralement concurrentiels avec ceux des lignes de chemin de fer de classe 1 et des lignes de central. Maintenant, nous n'employons pas autant de personnes parce que nous utilisons ces ressources plus efficacement. Nous avons atteint une plus grande productivité. Nous versons un salaire intéressant. Nous offrons un bon programme d'avantages sociaux. Nous offrons aussi le partage des bénéfices et, dans certains cas, les employés peuvent acheter de nos actions. Nous essayons de créer un milieu familial. Ces gens sont essentiels à la viabilité de cette ligne de chemin de fer. Le succès ou la réussite de notre ligne de chemin de fer dépend des gens. Ils doivent être bien rémunérés et avoir de bons avantages sociaux.

Le président: M. McCaffrey ?

M. McCaffrey: Selon mon expérience, M. le sénateur, le salaire varie avec le type d'employé. Par exemple, les mécaniciens peuvent être payés aussi cher ou même plus cher que les employés de ligne de chemin de fer de classe 1. D'un autre côté, des employés d'entretien ou des commis peuvent être payés moins cher que les employés de ligne de chemin de fer de classe 1. Mais toutes ces personnes reçoivent un salaire qui est certainement équivalent sinon supérieur à la norme pour un emploi comparable dans la collectivité. En fait, dans la collectivité, avec les industries lourdes, nous avons plusieurs domaines d'emploi comparables.

Quoi qu'il en soit, je m'attends à ce que notre coût total d'exploitation de la ligne de chemin de fer en ce qui concerne la main-d'oeuvre soit de 25 pour cent inférieur à celui du CN. Je ne sais pas quel est le coût du CN. Je ne fait qu'appliquer des règles empiriques des É.-U. D'un autre côté, ces 25 pour cent signifient pour nous une plus grande productivité et, pour eux, une occasion de partager les bénéfices, ce qui, je l'ai dit plus tôt, est très important, tant pour nous que pour eux. En ce qui concerne les avantages sociaux, je crois que notre programme est au moins aussi bon dans nos quatre lignes de chemin de fer que celui de n'importe quelle ligne de chemin de fer de classe 1.

Enfin, nous avons amené dans certaines de ces lignes de chemin de fer ce que nous appelons des améliorations de la qualité de vie. Cela signifie que sur une ligne de chemin de fer de classe 1, en particulier pour les membres de l'équipe d'exploitation, il y a un problème considérable d'éloignement du foyer, de conditions de vie sur la route, etc. Ces problèmes ne se posent pas sur les lignes de chemin de fer courtes. Comme l'a dit John Marino, elles sont exploitées en famille, localement et les gens bénéficient d'un environnement de travail beaucoup

[Text]

home. We find that they are happy employees from that respect.

Mr. Flohr: We always offer wages that are slightly above what the prevailing wage is in the local area. We clearly want to hire quality people, and we have to provide that competitive wage. We also do include a profit-sharing program. In 1990, our employees of Railtex overall averaged slightly over \$5,000 per employee in profit sharing alone. In some of those railroads, it was much higher than that. It is distributed four times a year so that there is a message reinforcement each time on the profit sharing.

We started a railroad up in Dennison, Texas, a little over a year ago, and that was the former headquarters of the old Missouri Kansas Texas railroad. Many of these people lost their jobs when it was merged with the Union Pacific. We were looking for 17 employees. We finally quit counting when over 700 job applications were given to us. We are finding there are plenty of people who want to do it.

I want to echo what Mr. McCaffrey is saying about the difference in the quality of the job, the fact that you do not have to worry that your seniority is such that you may have to pick up and move yourself and your family because somebody with higher seniority comes in and bumps you from your job. We try to schedule the same two days off a week for each employee, so that an employee can be available every Friday night to see his son play hockey, for example. This is something the big railroads just cannot do. There is a totally different quality of life available to our employees than the big railroads can provide.

Senator Graham: Can I just ask two or three more questions, Mr. Chairman?

The Chairman: Senator Graham, we will give a second round. Senator Atkins.

Senator Atkins: Thank you, Mr. Chairman. We hear about local family community and quality of life. Did the CN ever give you in their materials, before you made your presentation, any public opinion research on attitudes in Cape Breton? When they talk about railroad culture, as an American born who came to Nova Scotia and lived with a bunch of Cape Bretoners, I can tell you it is a cultural shock. It is a wonderful experience, but—

Senator Graham: But you were Acadian.

Senator Atkins: I went to Acadia, but I just warn you. I live with one in Ottawa here. So I admire your courage in making —

The Chairman: Have you got a question, Senator Atkins?

Senator Atkins: I just think it is wonderful to hear all this. We talk about traffic deterioration. It seems to me for anyone who takes over that line, the marketing side is really going to be the big challenge. I don't know how trucking companies

[Traduction]

plus stable en ce qui concerne le transport pour aller au travail et en revenir et le temps passé éloigné de la maison. Nous croyons que sous cet aspect, ce sont des employés heureux.

M. Flohr: Nous offrons toujours des salaires légèrement supérieurs à ceux qui prévalent dans la région locale. Nous voulons clairement engager des gens de qualité et nous devons offrir ce salaire concurrentiel. Nous offrons aussi un programme de partage des bénéfices. En 1990, nos employés de Railtex ont reçu en moyenne un peu plus de 5 000 \$ en partage des bénéfices seulement. Dans certaines de ces lignes de chemin de fer, ce montant a été beaucoup plus élevé. La somme est distribuée quatre fois par année de sorte que chaque fois, la notion de partage des bénéfices est renforcée.

Nous avons ouvert une ligne de chemin de fer à Dennison, au Texas, il y a un peu plus d'un an; c'était à l'endroit de l'ancien siège social de la ligne Missouri Kansas Texas. Bon nombre de ces personnes ont perdu leur emploi lors de la fusion avec Union Pacific. Nous cherchions 17 employés. Nous avons cessé de compter après avoir reçu plus de 700 demandes d'emploi. Nous avons découvert qu'il y a beaucoup de gens qui veulent faire ce travail.

Je veux répéter ce que M. McCaffrey a dit au sujet de la différence dans la qualité de l'emploi. Vous n'avez pas à vous soucier du fait que votre ancienneté est telle que vous deviez devoir déménager, vous et votre famille, parce que quelqu'un ayant plus d'ancienneté vous supplante pour prendre votre emploi. Nous essayons de donner à chacun les deux mêmes jours de congés chaque semaine, de sorte qu'un employé dont le fils joue au hockey le vendredi soir, par exemple, puisse aller le voir jouer. Les grandes lignes de chemin de fer ne peuvent pas faire ce genre de choses. La qualité de vie offerte à nos employés est totalement différente de celle que peuvent offrir les grandes lignes.

Le sénateur Graham: Puis-je poser deux ou trois autres questions, M. le président?

Le président: Nous allons faire une deuxième tour. Sénateur Atkins.

Le sénateur Atkins: Merci, M. le président. Bon, nous entendons parler de collectivité familiale locale et de qualité de vie. Avant de faire votre présentation, n'avez-vous pas reçu du CN une recherche d'opinion publique sur les attitudes au Cap Breton? Quand on parle de cultures de ligne de chemin de fer, en tant qu'Américain de naissance venu s'installer en Nouvelle-Écosse pour vivre avec un groupe d'habitants Cap Breton, je peux vous dire que c'est un choc culturel. C'est une expérience merveilleuse, mais—

Le sénateur Graham: Mais vous êtes Acadien.

Le sénateur Atkins: Je suis allé en Acadie, mais je ne fais que vous prévenir. Je vis avec une Acadienne, ici, à Ottawa. Alors j'admire votre courage—

Le président: Avez-vous une questions à poser, sénateur Atkins?

Le sénateur Atkins: Je crois simplement que c'est merveilleux d'entendre tout cela. Nous parlons de détérioration du trafic et nous en avons entendu parler. Il me semble que pour quiconque reprend cette ligne, le côté marketing va vraiment

[Text]

make their arrangements with shippers, but I assume there are a number of contracts that have a certain period, so that it is a not an immediate transition back to recovery of some of the business that has been lost. Is there a specific kind of marketing strategy that shortline operators use, or is it just something that is tailored based on what you find in the community that you are operating in?

The Chairman: Mr. Marino?

Mr. Marino: Let me comment on that. Every situation is different but I think the key to goading traffic and goading the business is to know the customer's needs. I can give you a number of examples, but I will give one from our Huron Eastern Railway Company in Michigan. One of our major grain shippers today operated a fleet of 12 over-the-road trucks. He used the railroad for 60 carloads of grain, and the railroad was there as an insurance policy. After his second year of business, he shipped 30 unit trains, he and a couple of other elevators together, of export grain. He is now one of our largest shippers. He scrapped his trucks, and he is committed to the railroad.

Now, we dealt with him, tried to learn where his markets were, what his needs were, what kind of rates he needed. We had that personal touch. That is because the president or general manager can deal with him one on one. This is our only business. This is our main line. It is a shortline, but it is our only business, so we need to know his business, know what his needs are. I mentioned earlier, I think, that one of the growth areas for this railroad would be some type of intermodal service, because the intermodal service ends right now at CN at Moncton, and whoever operates this line, I am sure, would have the cooperation of CN in extending that service perhaps to Sydney. There is a lot of traffic on Highways 104 and 105. We looked at those truck counts, and that is all traffic that had at one time been on a railroad. It is a combination of rates and service, but it is a kind of market that is uniquely suited for a shortline. As Larry said, half the traffic on this railroad moves between Truro and Sydney. I think there is opportunity for a company that is locally owned, locally managed, to cultivate that.

Senator Atkins: You are not only competing against trucks. You are probably in some instances competing against water as well.

Mr. Marino: Water, yes.

The Chairman: Mr. McCaffrey, do you want a piece of that?

Mr. McCaffrey: Well, I will just give an example too. I noticed in my trip out there I saw a lot of pulp wood on the road. We have found in Mississippi and in Montana and in Oklahoma that to capture that low-rated business required some novel approaches at times. It is a difficult business to get off the highway. One thing that was critical, and simply unavailable from the large railroad, was the right equipment. That

[Traduction]

devenir le gros défi à relever. Je ne sais pas comment les entreprises de transport par camion s'entendent avec les expéditeurs, mais je suppose qu'il y a plusieurs contrats qui portent une certaine période, alors il ne s'agit pas d'une reprise immédiate d'une partie des affaires qui ont été perdues. Les exploitants de lignes courtes ont-ils recours à une stratégie de marketing particulière ou est-ce seulement quelque chose qui est adapté d'après ce que vous trouvez dans la collectivité dans laquelle vous exploitez votre ligne?

Le président: M. Marino?

M. Marino: Permettez-moi de commenter cela. Chaque situation est différente, mais je pense que la clé de la stimulation du trafic et des affaires, c'est la connaissance des besoins du client. Je peux vous donner plusieurs exemples, mais je vais vous donner celui de notre ligne Huron Eastern Railway Company au Michigan. Un de nos gros expéditeurs de grain d'aujourd'hui exploitait une flotte de douze camions de ligne. Il utilisait le chemin de fer pour 60 wagonnées de grain pour se dépanner. Après sa deuxième année d'exploitation, lui et quelques autres éleveurs ont expédié des trains de 30 wagons de grain d'exportation. C'est maintenant l'un de nos plus importants expéditeurs. Il a abandonné ses camions et il s'en remet au chemin de fer.

Nous avons traité avec lui, essayé de savoir où étaient ses marchés, quels étaient ses besoins, de quels genres de tarifs il avait besoin. C'est notre seule entreprise. C'est notre principale ligne. C'est une ligne courte, mais c'est notre seule entreprise; nous devons donc connaître ses affaires, connaître ses besoins. Comme je l'ai dit plus tôt, l'un des secteurs de croissance de cette ligne de chemin de fer serait un certain type de service intermodal parce que le CN met fin au service intermodal à Moncton et je suis certain que quiconque exploite cette ligne obtiendrait la collaboration du CN pour étendre ce service jusqu'à Sydney. Il y a beaucoup de trafic sur les routes 104 et 105. Tous ces camions qui ont été comptés, c'est tout le trafic qu'il y avait à un moment donné sur une ligne de chemin de fer. C'est une combinaison de taux et de service, mais c'est une sorte de marché qui convient exceptionnellement à une ligne courte. Comme l'a dit Larry, la moitié du trafic sur cette ligne de chemin de fer se déplace entre Truro et Sydney. Je crois qu'une entreprise possédée et gérée par des gens de la région a intérêt à exploiter cela.

Le sénateur Atkins: Vous ne devez pas faire face seulement à la concurrence du camionnage. Dans certains cas, vous devez probablement aussi faire face à la concurrence du transport par voie d'eau.

M. Marino: Oui, c'est vrai.

Le président: M. McCaffrey, voulez-vous occuper une part de ce marché?

M. McCaffrey: Eh bien, je vais simplement moi aussi vous donner un exemple. Au cours d'un voyage que j'ai fait à cet endroit, j'ai remarqué beaucoup de camions transportant de la pulpe de bois. Nous avons constaté au Mississippi, au Montana et en Oklahoma que pour saisir cette part du marché à bas tarif, il nous fallait parfois nous montrer innovateurs. Il est difficile de remplacer le transport routier. Un facteur critique,

[Text]

is in very short supply in the United States. We were able to find base cars, just the frames and the trucks, and so forth, and remanufacture cars suitable for that business and put them back on the railroad. We did that through our own people. On this property where shops like Trenton Works don't have enough work, if you can get the right cost structure and the right volume, it may work wonderfully.

The Chairman: Mr. Flohr?

Mr. Flohr: One of the biggest concerns you run into is simply building confidence with the shippers. They have been dealing with a large company for years and years and years, and they find that decisions are slow in coming, and nobody seems to really be around to carry the ball to get the deal put together. That is why you have to work carefully and slowly and develop confidence with your shippers, and then you will start putting business back on rail. We had one case where our train crew every day just happened to toot the whistle and wave at a pulp wood loading outfit that was alongside our railroad track in Virginia but was not shipping anything by rail. Finally, after about a month, the guys flagged our train crew down and said, "Stop." They stopped, walked up to the train crew and said, "Hey, you're coming by here every day at about the same time. You are part of the community. I saw your locomotive sitting down in town in Keyesville the other night. Is it right for me to go back and use rail again? I have not used rail for 15 years." Well, of course the train crew picked up on it, and now we have this person back shipping by rail again. So it is a real confidence building exercise that is necessary. We worked it out. Right now amongst all of our lines we have one salesperson for every 3.8 crew starts. That means for a little bit less than every four times we start a crew, we have a full-time salesperson. The large railroads, I will bet they would not have a salesperson per 100 crew starts. That is just how important the feeder railroad industry as a whole has focused on getting business back on rail. It is there.

Senator Atkins: You have all answered that you would only operate under a provincial act, provincial charter. We talk about safeguards, and again, I think it is public confidence when you are in a regional economic depressed kind of environment, which you have to admit, in this day and age, Cape Breton and part of Nova Scotia have some real difficulties. I think the public is looking for some assurance.

In other words, there is a public relations job to do apart from the shippers, specially for someone who is a foreign owner. Are there any safeguards or conditions that would be included in any transaction, for instance, what we talked about today? We asked if something went wrong, whether there would be first right of refusal for the Province of Nova Scotia. There does not seem in Canada to be any mechanism whereby you have to apply for disbandment, so there has to be, in my view, some guarantee to the people in Nova Scotia that there is at least a safety valve there.

[Traduction]

c'est que les grosses compagnies de transport ferroviaire ne possèdent tout simplement pas le matériel approprié. Il y a une importante carence de celui-ci aux États-Unis. Nous avons pu trouver des wagons de base, simplement un châssis, les adapter et les remettre sur la voie. Ce sont nos propres employés qui ont fait cela. À un endroit où il y a des ateliers comme Trenton Works qui n'ont pas suffisamment de travail, si vous pouvez trouver un assez gros volume, et pratiquez un juste prix, alors cela peut aller merveilleusement.

Le président: M. Flohr?

M. Flohr: Un des principaux problèmes consiste à acquérir la confiance des expéditeurs. Cela fait des années qu'ils font affaires avec une grande société, et ils constatent que les décisions sont longues à prendre, et que personne ne semble prêt à prendre ses responsabilités. C'est pourquoi vous devez y aller prudemment et lentement, et acquérir ainsi la confiance des expéditeurs, pour pouvoir reprendre le transport par voie ferroviaire. Je vais vous citer un cas. L'équipe d'un de nos trains donnait chaque jour un coup de sifflet en passant devant une installation de chargement de pulpe de bois située le long d'une de nos voies en Virginie. Cette usine n'expédiait rien par voie ferroviaire. Après environ un mois, ils ont demandé à l'équipe du train de s'arrêter, ce que celle-ci a fait. Ils lui ont alors dit: «Vous passez ici à peu près tous les jours au même moment. Vous faites partie de la communauté. J'ai vu votre locomotive arrêtée à Keyesville l'autre soir. Est-ce que je pourrais recommencer à expédier par voie ferroviaire? Je ne l'ai pas fait depuis 15 ans». Bien entendu l'équipe du train n'a pas manqué cette occasion, et maintenant cet entrepreneur expédie à nouveau par voie ferroviaire. Ce genre de cas nous aide à reprendre confiance, et c'est nécessaire. Nous en sommes arrivés à une entente. Actuellement, chez nous, nous avons un vendeur pour 3,8 équipes que nous démarrons. Cela signifie que pour quatre équipes que nous démarrons, ou un peu moins, nous avons un vendeur à plein temps. Je vous parle que les grosses sociétés ferroviaires n'ont pas un vendeur pour 100 équipes démarrées. Voilà comment l'industrie secondaire du rail travaille à sa reprise. Elle est là.

Le sénateur Atkins: Vous avez tous répondu que vous ne vouliez fonctionner qu'aux termes d'une loi ou d'une charte provinciale. Nous parlons d'assurances, et ici encore il s'agit de gagner la confiance du public lorsqu'on se trouve dans un climat économique régional déprimé, et vous devez admettre qu'actuellement le Cap-Breton et certaines parties de la Nouvelle-Écosse ont connu de véritables difficultés. Je pense que le public recherche des assurances.

En d'autres termes, en plus de la question des expéditeurs, il y a un travail de relations publiques à faire, spécialement pour un propriétaire étranger. Y a-t-il des assurances ou des conditions qui seraient intégrées aux transactions, par exemple celles dont nous avons parlé aujourd'hui? Nous nous sommes posés la question de savoir si, advenant que quelque chose n'aille pas, la province de Nouvelle-Écosse aurait le droit de première offre. Il ne semble pas exister au Canada de mécanisme permettant de présenter une demande d'abandon, de sorte que, d'après moi, les gens de la Nouvelle-Écosse doivent

[Text]

The Chairman: Mr. McCaffrey?

Mr. McCaffrey: Senator, I thought about that problem, since you raised it with almost every person who has testified. We have a statute in the United States that offers to any party, including the government, the opportunity for a period of time to purchase any property being abandoned for net liquidation value, basically the same value we would get if we scrapped it out. Letting Nova Scotia have that right in this case would be no problem, except it would have to be exercisable in a finite period of time. If it dragged on for years, it would become a serious problem.

Senator Atkins: I understand that.

Mr. McCaffrey: The second point I would make is this. Perhaps I misunderstand the law, but if we are subject to provincial jurisdiction and the province is going to establish a regulatory scheme, some sort of rate cap scheme, I would expect there would be some process of abandonment. In other words, I don't imagine it would be like shutting down a grocery store and just turning out the lights and going home. I expect there would be some considerable public procedure. Consequently, the whole issue of the terms under which we would go out of business would come first before even the issue of purchase. So in effect the province would be in the position of having to agree that you cannot make money running this railroad on that piece of property. Then it has to ask itself, "Do I want to buy it nevertheless?" If that is the way they spend their dollars, it is no problem.

Finally, I would point out that we have in the United States, which was brought up several times, a rail banking program. This has been for preservation of right-of-way, not for preservation of the track structure per se. It is a much lower cost matter. I mean, usually rights-of-way run 10 to 20 per cent of the total value of the assets.

Senator Atkins: You are aware of the Route Canada problem?

Mr. McCaffrey: Yes, I am. As a matter of fact, I have heard all of the concerns about that. I say that is totally inapposite here. First of all, the assets that have been identified for sale to us are useful only for running a railroad. This is not an opportunity to make money selling assets. They are not there for that purpose. Secondly, all three of us are in the business long-term for operating a railroad, nothing else. We have no other interests in business. This property does not lend itself to piecemeal abandonment. I think you will see the line cut to maybe Port Hawkesbury or somewhere if things change dramatically in Cape Breton, but at this stage and for the foreseeable future I think there is no reasonable likelihood of abandonment of this line.

[Traduction]

disposer d'une certaine forme de garantie, qui constituerait une soupape de sécurité.

Le président: M. McCaffrey?

M. McCaffrey: Monsieur le sénateur, j'ai pensé à ce problème, puisque vous l'avez soulevé en questionnant à peu près tous les témoins. Il existe une loi américaine qui offre à n'importe quelle partie, y compris au gouvernement, la possibilité, pendant une certaine période de temps, d'acheter n'importe quelle propriété abandonnée, pour la valeur de liquidation nette, essentiellement la valeur que nous obtiendrions si nous nous en débarrassions. Ce ne serait pas un problème d'accorder à la Nouvelle-Écosse ce droit dans ce cas, à ceci près que la période de temps pendant laquelle il pourrait être exercé devrait être limitée. Cela poserait de sérieux problèmes si cette période s'étendait pendant des années.

Le sénateur Atkins: Je comprends cela.

M. McCaffrey: Le deuxième point que je désire faire ressortir est le suivant. Peut-être que j'interprète mal la loi, mais, si nous devons être soumis à la juridiction provinciale et que la province établit son propre processus de réglementation, une sorte de réglementation des tarifs, alors je m'attendrais à ce que les conditions d'abandon soient fixées. En d'autres termes, je ne m'imagine pas que ce serait comme de fermer une épicerie: j'éteins les lumières et je m'en vais à la maison. Je m'attends à ce qu'il y ait toute une procédure publique à suivre. Par conséquent, la question des conditions de l'abandon des affaires viendra avant même la question de l'acquisition. La province devrait, dans un tel cas, reconnaître qu'il est impossible de faire de l'argent à exploiter ici cette société ferroviaire. Elle doit alors se demander: «Est-ce que je veux l'acheter quand même». Si c'est ainsi qu'elle veut dépenser son argent, c'est son affaire.

Enfin, je vous ferai remarquer qu'aux États-Unis, nous avons un programme, et cela a été déjà évoqué à plusieurs reprises, destiné à préserver les droits de passage, et non pas les voies elles-mêmes. En général, les droits de passage comptent pour environ 10 à 20 pour cent de la valeur totale des biens.

Le sénateur Atkins: Êtes-vous au courant du problème des routes au Canada?

M. McCaffrey: Oui, je le suis. En fait, j'ai entendu exprimer bien des inquiétudes à ce sujet. Je vous dirai que c'est tout le contraire ici. Tout d'abord, les biens dont il a été déterminé qu'ils pouvaient nous être vendus ne sont utiles que pour l'exploitation d'une société ferroviaire. Il ne s'agit pas d'une occasion de faire de l'argent en vendant des biens. Ils ne sont pas ici pour cela. Deuxièmement, nous sommes tous trois dans l'exploitation à long terme de sociétés ferroviaires, et rien d'autre. Nous n'avons aucun autre intérêt dans cette affaire. Cette propriété ne se prête pas à un abandon par morceaux. Je pense que la ligne serait coupée, disons au niveau de Port Hawkesbury ou quelque chose comme cela, si la situation change dramatiquement au Cap-Breton, mais pour le moment et dans un avenir prévisible, je pense que l'abandon de cette ligne n'est pas probable.

[Text]

The Chairman: Mr. Flohr, would you or Mr. Marino want to add anything there?

Mr. Flohr: What I would like to add is the concern I heard from the people of Nova Scotia who testified last Thursday. Something does have to be done on the issue of the underlying real estate. I don't know whether the legal ownership status has been fully resolved.

Clearly issues were bought before the committee on that status. There is the issue: Does CN in some way transfer the real estate back to the province and simply sell the rails and ties to one of us? I don't know. That is an option to look at. There is clearly the right of first refusal option that has been floated about that goes back to Nova Scotia if there would be an abandonment situation. There are always the shippers along there. If it is really important to somebody like Devco and the power company in order to get coal through their plant, maybe there does end up to be simply a segment of railroad going between the power plants and the coal mines.

Those are all scenarios that would play out. However, I think they are all 10, 20, 30 years down the road at the earliest before any of those would play out. We all need to come up with alternate ways to skin this cat, because there is definitely a very deep concern, and I think a very understandable concern, by the people in Nova Scotia what might happen.

Mr. Marino: I echo that remark. We have had legislation enacted in several states giving the right of first refusal to, in some cases, the tracks themselves, the track structure in addition to the real estate. So it has been a state-by-state solution of the problem. That does give a certain element of comfort to the province. In the worst case scenario, either downsizing partially or even a complete shutdown, the property would be conveyed at fair market value.

On the real estate aspect, the one concern that we had was looking at the real estate we are dealing with of about 3200 acres of land. Today that property is not taxed as a Crown corporation. Our concern with a private operator acquiring ownership would be that to the communities and municipalities this might look like a windfall as far as future tax revenues. That would be a negative factor.

We would have to have some consideration at the local level that this is a local service railway and not a cash cow as far as generating supplemental local taxes.

Senator Atkins: I guess that raises another question. When you people purchase shortline railroads, do you get into any corollary type of businesses, such as hotels?

Mr. Flohr: We have not done any deals that are strictly land, real estate deals, unrelated to the rail operations. We have done several deals where we buy or lease a warehouse along the line and make it a transload facility where product would come in by truck, be stored in our warehouse, until a full carload is accumulated. It then moves out by rail car. That is as close as we come. It has only been in conjunction with developing more business on the railroad.

[Traduction]

Le président: M. Flohr, désirez-vous, vous ou M. Marino, ajouter quelque chose?

M. Flohr: Ce que je désire ajouter concerne les inquiétudes exprimées par les citoyens de la Nouvelle-Écosse qui ont témoigné jeudi passé. Il faut faire quelque chose pour la question des biens immobiliers sous-jacents. Je ne sais pas si la question de savoir à qui ils appartiennent légalement a été entièrement résolue.

Manifestement, cette question a déjà été présentée au Comité. Il s'agit de savoir si le CN va céder ses biens immobiliers à la province, et vendre simplement les rails et les traverses à un de nous. Je ne sais pas. C'est une question qu'il faut examiner. Il y a évidemment le droit de préemption dont il a été question au sujet de ce qui doit revenir à la Nouvelle-Écosse en cas d'abandon. Il faut également tenir compte des expéditeurs. Si cela est vraiment important pour des sociétés telles que Devco et la compagnie d'électricité pour approvisionner leur centrale en charbon, il n'y aura peut-être qu'un tronçon de ligne de chemin de fer pour relier les centrales thermiques et les mines de charbon.

Ce sont là les seuls scénarios possibles. Je pense toutefois qu'il faudra 10, 20 ou 30 ans avant la réalisation de l'un ou l'autre. Je crois qu'il nous faut trouver une autre solution car il y a une profonde préoccupation, et une préoccupation très compréhensible à mon avis, de la population de la Nouvelle-Écosse quant à ce qui pourrait survenir.

M. Marino: Je suis du même avis. Dans plusieurs États, la loi accorde le droit de préemption aux voies mêmes, à la structure des voies jointe à la propriété immobilière. Le problème a donc été résolu état par état. Ceci peut rassurer la Province dans une certaine mesure. Dans le pire des cas, soit une réduction partielle ou même une fermeture, la propriété serait transférée à sa juste valeur marchande.

Pour ce qui est de l'immobilier, notre préoccupation vient du terrain de 3200 acres. À l'heure actuelle, cette propriété n'est pas imposée parce qu'elle appartient à une société d'État. Nous nous demandons si, en passant aux mains d'un propriétaire privé, elle ne ferait pas figure de mine d'or pour les agglomérations et municipalités qui pourraient lui imposer des taxes. Ceci serait un facteur négatif.

Il faudrait qu'on considère, au niveau local, qu'il s'agit d'un chemin de fer local et non d'une vache à lait servant à accroître le montant des taxes perçues.

Le sénateur Atkins: Je crois que ceci nous mène à une autre question. Lorsque vous achetez une petite ligne de chemin de fer, vous associez-vous à d'autres entreprises, telles que des hôtels?

M. Flohr: Nous n'avons pas fait de transactions purement immobilières sans aucun rapport avec l'exploitation des lignes. Nous avons fait plusieurs transactions où nous avons acheté ou loué un entrepôt le long de la ligne et en avons fait un centre de transbordement où les marchandises étaient acheminées par camion pour y être entreposées jusqu'à ce qu'on ait suffisamment de marchandises pour remplir un wagon. Les marchandises étaient ensuite transportées par train. C'est tout ce que

[Text]

Mr. McCaffrey: I echo that remark. We have done the same thing. We have looked at opportunities. We had a grain elevator close. We were going to do a joint venture with the former manager of the elevator to keep it open and invest our money. That just did not turn out. We would look at something like that, where it obviously has synergies for the railroad. That is all we are interested in.

The Chairman: Before I recognize Senators Forrestall and Stewart could I ask you a general question? How do you feel about taking in, if it was imposed upon you, or suggested to you, a "Canadian partner"? Under what circumstances would you do that? What would you be looking for in a Canadian partner, or would the idea be totally repulsive to you?

Mr. Marino: In our process in working on this specific line, we are working with a potential Canadian partner. We have not finalized the transaction as yet, but we think it is important to have high Canadian content. We are coming in here as Americans but basically we are bringing in our talent and expertise, as well as some capital. We think it is important to have local involvement.

We like to have, if not financial participation, then shipper involvement through what I call a shipper advisory board. I think it is important for these customers, the beneficiaries of this railroad, to have an active role in policy making. It is their railroad. They need to be able to express their interests in terms of service, rates and what they would like to see from the railroad. As far as employees are concerned, we would like to see employee stock ownership as a form of participation from an ownership standpoint.

I think it is important to have a Canadian partner. As far as employment, we would expect to have all our employees Canadians located at a point on the line. It is important for us to have that.

Mr. McCaffrey: We also have interest in Canadian investors. At this stage, because we have just received traffic data and we do not have a final business plan yet, it would be premature to speculate. But our history is to do that. We have local investors on three of our properties. They bring considerable value. Certainly, in a foreign country, admittedly not very foreign, but different, they would add a great deal of insight to the community, the business community in particular.

That is especially here where you have a different kind of system than we are used to. That is to say, at least from my current research, you have a higher tax approach to business than we are used to in the states. In turn, there is higher subsidy available. I get the sense that we wash money through the railroad a little bit. I think how the system works is important from a local partner point of view and may make a material difference in this case.

Mr. Flohr: When we were putting together our Goderich-Exeter bid, and there were several other parties involved, we

[Traduction]

nous avons fait. Toutes nos opérations visaient à accroître le transport par train.

M. McCaffrey: Nous avons fait la même chose. Nous avons examiné les possibilités. Nous avons dû fermer un silo. Nous devons nous lancer dans une entreprise conjointe avec l'ancien gérant du silo pour garder celui-ci ouvert et investir nos capitaux. Cela n'a pu se faire. C'est le genre d'entreprise que nous examinons, celles qui sont liées à la ligne de chemin de fer. C'est tout ce qui nous intéresse.

Le président: Avant de donner la parole aux sénateurs Forrestall et Stewart, pourrais-je vous poser une question d'ordre général? Quelle serait votre réaction si l'on vous imposait un «partenaire canadien» ou si l'on vous suggérait d'en prendre un? Dans quelles circonstances le feriez-vous? Que rechercheriez-vous chez un partenaire canadien? Seriez-vous absolument opposé à la chose?

M. Marino: Pour ce qui est de cette ligne de chemin de fer particulière, nous travaillons avec un partenaire canadien en puissance. Les discussions ne sont pas terminées, mais nous pensons qu'il est important d'avoir un contenu canadien élevé. Nous venons ici comme Américains, mais essentiellement nous apportons notre talent et notre expertise, ainsi que des capitaux. Nous pensons qu'une participation locale est importante.

Nous aimons avoir la participation des expéditeurs, sinon dans le financement, du moins dans ce que j'appellerais une commission consultative. Je crois qu'il est important pour ces clients, les bénéficiaires de ce chemin de fer, d'avoir un rôle actif dans l'élaboration des politiques. C'est leur chemin de fer. Ils ont besoin de faire valoir leurs intérêts pour ce qui a trait aux services et aux tarifs et de faire connaître ce qu'ils souhaitent de la part du chemin de fer. En ce qui concerne les employés, nous aimerions qu'ils participent à la gestion en devenant actionnaires.

Je crois qu'il est important d'avoir un partenaire canadien. Pour ce qui est de l'emploi, tous nos employés devraient être des Canadiens installés quelque part sur la ligne. C'est important pour nous.

M. McCaffrey: Nous cherchons également des investisseurs canadiens. À l'heure actuelle, nous venons tout juste de recevoir les données sur le trafic et nous n'avons pas encore de plan final; il serait donc prématuré de faire des prévisions, mais c'est ainsi que nous procédons habituellement. Nous avons des investisseurs locaux pour trois de nos propriétés. Ils sont un facteur important. En pays étranger, même dans un pays pas très différent, ils permettent de comprendre beaucoup mieux la collectivité, le monde des affaires en particulier.

C'est particulièrement vrai ici où le système est différent du nôtre. D'après mes renseignements, les impôts sur les sociétés sont plus élevés qu'aux États-Unis. Par contre, les octrois sont également plus élevés. J'ai l'impression que les chemins de fer servent un peu au blanchiment de l'argent. Je pense que la façon dont le système est organisé est important pour un partenaire local et peut être une différence essentielle dans ce cas.

M. Flohr: Lorsque nous avons préparé notre soumission pour la ligne Goderich-Exeter, il y avait plusieurs autres sou-

[Text]

asked CN if they felt it was important that we consider having local Canadian investors on that particular line. The people in CN said that they did not feel that was important. Certainly, sitting here over this last week, I see there is much more local concern and national concern about this transaction than there ever was about the Goderich-Exeter transaction.

Certainly, if my two competitors on this line are going to throw in local Canadians investors, and if I am planning on buying this line, then I have picked up a pretty loud and clear signal as to how the Railtex proposal should be structured.

Senator Forrestall: We continue to be concerned, gentlemen — and this is a general concern among those Nova Scotians who are watching this situation—about your capacity to survive an extended downturn in the economy. You are looking at principal commodities that are subject to the varying characteristics of world markets, and national markets as they are attuned to world markets. I am thinking in particular of newsprint and coal. You know the commodities that are there. Can each one of you give us some assurance tonight that you are capable of withstanding, say, a 4 per cent to 10 per cent downturn in commodity movements from what you may now be looking at or anticipating in terms of the future? That is my first question.

The second question is one that I know will delight people. Can the users of the service you propose expect lower rates, similar rates or higher rates?

I am sorry, Mr. Chairman, and I beg your pardon. It was not just the downturn. I think the other expression is, "What if we lose a major bridge?"

The Chairman: Acts of God.

Senator Forrestall: Acts of God. Can you withstand them? Only God can knock that bridge down.

Mr. Flohr: God or one of the ships going through the channel, and I am afraid it will be one of the ships.

The Chairman: Cyclical downturns and acts of God, yes.

Mr. Flohr: You really bring up three different areas just on the downturn issue. We are having to look at all the commodities that are really subject to downturn and where are they in their cycle right now. As far as electric power is concerned, as long as people are burning lights up there, there is a pretty good likelihood that coal will move. Whether it will move from another mine to the power plants is of great concern, but the power will probably be there for a long time. The paper industry is down at a low level right now. How much lower will it go? We do not know.

If Scott or the other one decides to put in a de-inking plant, inbound scrap paper would cause it to go back up.

[Traduction]

missionnaires et nous avons demandé aux responsables du CN si d'après eux il était important d'avoir des investisseurs canadiens locaux pour cette ligne. Ils ont répondu par la négative. Ici, durant cette semaine, j'ai constaté qu'il y avait des préoccupations locale et nationale beaucoup plus grandes en rapport avec cette transaction qu'il y en a jamais eu avec celle de la ligne Goderich-Exeter.

Si mes deux concurrents sur cette ligne ont des investisseurs canadiens locaux et si je cherche à acheter la ligne, je vois très clairement comment la proposition de Railtex doit être structurée.

Le sénateur Forrestall: Nous sommes toujours préoccupés, messieurs— et cette préoccupation est partagée par tous les Néo-Écossais qui observent cette situation— par votre capacité à survivre à une baisse prolongée de l'économie. Nous avons affaire aux produits de base qui sont soumis aux variations des marchés mondiaux et à celles des marchés nationaux, lesquels suivent les marchés mondiaux. Je pense particulièrement au papier journal et au charbon. Vous connaissez les produits. Est-ce que chacun d'entre vous peut nous garantir ce soir qu'il peut supporter une baisse de 4 à 10 pour cent dans le trafic des produits par rapport au trafic actuel ou au trafic prévu? C'est ma première question.

La deuxième question en est une qui, je le sais, plaira aux gens. Les utilisateurs des services que vous proposez peuvent-ils s'attendre à des tarifs plus bas, semblables ou plus élevés?

Je suis désolé, M. le président, et je m'excuse. Il ne s'agissait pas uniquement de la question de la baisse du trafic. Il faut se demander ce qui arriverait si un pont important était détruit?

Le président: Par suite d'un désastre naturel.

Le sénateur Forrestall: Êtes-vous en mesure de faire face à un désastre naturel? Seule une intervention divine peut démontrer un pont.

M. Flohr: Une intervention divine ou encore un des bateaux voyageant sur le canal. Et je crains que ce serait plutôt cette deuxième possibilité.

Le président: Disons donc les baisses cycliques et les désastres naturels.

M. Flohr: En réalité, vous soulevez trois points différents simplement sur la question de la baisse du trafic. Nous devons examiner le cas de tous les produits transportés afin d'évaluer lesquels sont vraiment susceptibles de connaître une baisse et de déterminer à quel point de leur cycle ils se trouvent présentement. En ce qui concerne l'énergie électrique, tant et aussi longtemps que les gens en consomment, il est fort probable que le transport du charbon se poursuivra. La plus grande préoccupation est de savoir s'il sera transporté aux centrales à partir d'une autre mine. Il n'en demeure pas moins que les centrales électriques y sont probablement pour très longtemps. L'industrie papetière est présentement à un très bas niveau. Jusqu'à quel point se poursuivra cette baisse? Nous ne pouvons le savoir.

Si la société Scott décide d'installer une usine de désencrage, le transport du papier à recycler relancerait alors l'industrie.

[Text]

We in the railroad industry also end up having to be specialists in all the businesses that our customers are in besides having to know how to run a railroad. That is part of what we are having to put together now on the cycle side.

How do you survive a downturn? First, you have to look at where your cash is going. If we pay a very high purchase price for the line, a lot of the money that was supposed to go toward paying off the debt will not be there. So you have to weigh the purchase price versus how much of a downturn you can absorb before the bleeding becomes a major haemorrhage.

In the area of acts of God, or ships hitting a bridge, those are primarily insurable areas. We do carry insurance for all the major structures on all of our lines. We would carry similar property insurance to cover situations like this.

Mr. McCaffrey: One of the first points I made in my comments is that when we assess the property we do a best-case revenue projection, a worst-case revenue projection, and sort of an optimistic case. The financing must take into consideration worst case, which means that we expect just the kind of downturns you are speaking of. The structure that we will propose will take that into account. We would not do it without it.

In doing that, we will analyze the property and make our best judgments. I think in two years we suffered a one-third downturn of business in one case because of the loss of a customer and a major change in the way a utility handled its cars. Nevertheless, that railroad pre-paid its debt and is in excellent financial condition. That is because the transaction was structured properly and we anticipated the problems. Incidentally, that has been true for all of these, not just one.

As far as the facilities are concerned, Bruce is absolutely right, they are insurable at a reasonable cost. Frankly, there is a ready market for that. That will not be a problem.

One of our properties did have a big uninsured loss relative to the scale of the railroad. It lost a mile of track because of a washout. The track was suspended above nothing. That was expensive. The company had the cash flow, but if not we would put more money back into it.

We do not highly leverage our transactions. We believe that they must have adequate capital to withstand that kind of downturn. It happens in this type of business.

Mr. Marino: I will make the same comments that Larry made. We use due diligence when we prepare our projections. We go to the same financing sources. We finance our acquisitions based on a worst-case scenario. The optimistic or the best

[Traduction]

Nous de l'industrie ferroviaire, sommes aussi devenus par la force des choses des spécialistes dans tous les domaines d'affaires de nos clients, en plus de savoir comment exploiter un chemin de fer. Cela fait partie de ce que nous devons maintenant mettre en place sur le plan du cycle économique.

Comment survivre à une telle baisse? En premier lieu, vous devez voir où va votre argent. Si nous payons un prix très élevé pour cette ligne, beaucoup d'argent qui devait servir à éponger la dette ne sera plus disponible. Vous devez donc évaluer le prix d'achat par rapport à l'importance de la baisse que vous pouvez absorber avant que le saignement devienne une hémorragie majeure.

En ce qui concerne les désastres naturels ou la possibilité qu'un bateau frappe un pont, il s'agit-là essentiellement de domaines assurables. Nous possédons des assurances pour toutes les constructions importantes qui se trouvent sur toutes nos lignes. Il nous suffirait de détenir une assurance sur les biens pour nous prémunir contre des situations du genre.

M. McCaffrey: Un des premiers points que j'ai soulevé dans mes commentaires est que notre évaluation des biens est faite à partir d'une projection optimale, d'une projection pessimiste ainsi que d'une projection optimiste des revenus. Le financement doit tenir compte de la pire des projections, ce qui signifie que nous prévoyons exactement le genre de baisse dont vous parlez. La structure que nous proposerons en tiendra compte. Nous ne pourrions faire autrement.

En faisant cet exercice, nous analyserons la propriété ferroviaire et nous jugerons le mieux possible la situation. Je crois qu'en deux ans, nous avons connu dans un cas une baisse d'un tiers du trafic en raison de la perte d'un client et d'un changement majeur dans la façon dont une entreprise de services publics utilisait son matériel roulant. Néanmoins, cette ligne de chemin de fer avait financé ses dettes à l'avance et se trouve donc en excellente position financière. Cela s'explique par le fait que la transaction avait été bien structurée et que les problèmes avaient été prévus. En fait, tous les problèmes anticipés se sont produits.

En ce qui concerne les installations, Bruce a tout à fait raison, il est possible de les assurer à un coût raisonnable. Franchement, il existe déjà un marché pour cela. Ça ne posera pas de problèmes.

Une de nos propriétés ferroviaires a connu une perte importante non assurée par rapport à l'importance du chemin de fer. La voie a été endommagée sur une distance d'un mille par suite d'une crue des eaux. Elle se retrouvait suspendue dans le vide. Cette situation a été coûteuse. La compagnie possédait les rentrées suffisantes, sinon nous y aurions investi encore plus d'argent.

Nous n'utilisons pas exagérément l'effet de levier dans nos transactions. Nous croyons que les compagnies doivent posséder les capitaux suffisants pour faire face à ce genre de ralentissement. Cela se produit dans ce type d'entreprise.

M. Marino: Je ferai les mêmes commentaires que Larry. Nous préparons soigneusement nos projections. Nous nous adressons aux mêmes sources de financement. Nous finançons nos acquisitions en fonction du pire scénario envisagé. Dans le

[Text]

case is where we will make our profit. It is a gain if it works out.

In the worst-case scenario we have to be able to service the debt, pay off our bankers and continue service. We also factor in a contingency item in all our cost allowances just in case we miss something.

As far as the acts of God are concerned, we all carry catastrophic insurance. It is particularly important for a shortline railroad to insure your track, your rolling stock and your personnel. We have had one experience working with a Class I railroad which had leased a branch line to Council Bluffs, Iowa. It was a 180-mile long railroad with about 1,000 carloads of traffic. It was a marginal case. I was consultant to the trunk line and the shortline. They had a serious flood on the Missouri river that wiped out a 300-foot span bridge. The replacement cost of that bridge was estimated at around \$20 million. In this particular case the Class I railroad made the decision that it could not replace the bridge. Effectively, that ended the rail service on the line.

Those acts of God do happen. That kind of investment, that type of capital infusion, will have to be supported by the return on this investment, the business base that supports the railroad. The one step we would take, and it is the same for all good shortlines, would be to maintain our property. We try to spend about 25 per cent of our gross revenue maintaining the property in first-class condition, just to preclude that kind of a catastrophic loss.

As far as the rates level, I want to point out that the rates to and from this railroad from the CN will be established and controlled by the CN. The shortline will publish and establish its own rates with traffic that moves on the line. Depending on the market needs, there may be some rate reductions just to induce new business off the highways.

Senator Forrestall: You are suggesting that to the best of your capacity you will absorb existing rate structures?

Mr. Marino: Yes, sir. There is in the Maritimes the Maritime Freight Assistance Program. I presume that would continue for the benefit of the shippers. Their freight rates are subsidized. They benefit the customer.

Senator Forrestall: I suspect you will have anticipated this question. You have left me on a couple of occasions now this evening with some indication that you anticipate continuing to receive the benefits that flow from the Maritime Freight Rates Act. Is that true? It is quite possible that I am mistaken in my understanding that there is no protection for you in this regard. I could see ways in which you might be able to structure your takeover of this asset from CN and enjoy the ben-

[Traduction]

meilleur des scénarios nous ferons alors des profits. C'est là le gain que nous tirerons si l'entreprise fonctionne bien.

Dans le pire des scénarios, nous devons être en mesure de faire les paiements de la dette, de rembourser nos créanciers et de continuer à fournir le service. Nous imposons aussi un élément de contingence sur toutes nos répartitions de coûts, juste au cas où quelque chose nous échapperait.

En ce qui concerne les catastrophes naturelles, nous détenons tous des assurances prévoyant de tels cas. Il est particulièrement important pour une ligne ferroviaire sur courte distance d'assurer sa voie ferrée, son matériel roulant et son personnel. Nous avons vécu une expérience avec une ligne de chemin de fer de Classe 1 qui avait loué une ligne secondaire à Council Bluff, Iowa. Il s'agissait d'une ligne de 180 milles de longueur ayant un trafic d'environ 1000 voitures, donc un cas marginal. J'étais expert-conseil pour la ligne centrale et la ligne secondaire. Il s'est produit une importante crue des eaux sur la rivière Missouri qui a emporté un pont d'une longueur de 300 pieds. Le coût de remplacement de ce pont était évalué à environ 20 millions de dollars et, dans ce cas particulier, la compagnie a décidé qu'elle n'était pas en mesure de le faire. En fait, c'est ce qui a mis fin au service sur cette ligne.

Ces catastrophes naturelles se produisent. Ce genre d'investissement, ce type d'apport de capitaux devra être soutenu par le rendement de cet investissement, par les activités essentielles qui assurent le fonctionnement de la ligne. La seule décision que nous prendrions, et c'est la même chose pour toutes les bonnes lignes secondaires, serait d'entretenir notre propriété ferroviaire. Nous tentons de consacrer environ 25 pour cent de nos revenus bruts à l'entretien de la propriété afin de la conserver en excellente condition, justement afin d'éviter ce genre de perte catastrophique.

En ce qui concerne les tarifs, j'aimerais souligner qu'ils seront fixés et surveillés par le CN, que le trafic provienne de la ligne du CN ou s'y dirige. Quant à la ligne locale, elle publiera et établira ses propres tarifs selon l'achalandage. D'après les besoins du marché, il pourrait y avoir quelques réductions de tarif simplement pour attirer une nouvelle clientèle qui utilise présentement le transport routier.

Le sénateur Forrestall: Êtes-vous en train de dire que, dans le mesure de votre capacité, vous adopterez la structure tarifaire existante?

M. Marino: Oui, Monsieur. Dans les Maritimes, il existe le programme de subventions au transport des marchandises dans les provinces Maritimes. Je suppose que ce programme sera maintenu pour le plus grand bien des expéditeurs. Leurs tarifs de transport de marchandises sont subventionnés, ce qui est à l'avantage du client.

Le sénateur Forrestall: Je crois que vous vous attendiez à cette question. Vous nous avez laissé sous-entendre à quelques reprises ce soir que vous prévoyiez continuer à bénéficier des avantages offerts par la loi sur le transport des marchandises dans les provinces Maritimes. Est-ce vrai? Il est fort possible que je sois dans l'erreur lorsque je crois que cette loi ne vous offre aucune protection à cet égard. Je peux cependant envisager certaines solutions qui vous permettraient de structurer votre prise de contrôle sur ces installations du CN, et de béné-

[Text]

efits that flow from the Maritime Freight Rates Act. I would be interested in your comments.

Senator Stewart: They will all want to talk to their solicitors.

Senator Forrestall: Finally, Mr. Chairman, I would ask the three gentlemen if they are aware that November 1 is the opening of the hunting season and that April 15 is the opening of the fishing season and nobody works.

Thank you very much for coming, gentlemen.

The Chairman: Senator Stewart, unless there is somebody else, will end round one tonight.

Senator Stewart: Thank you, Mr. Chairman. One of the things that makes CN attractive and, indeed, CP where it operates, is that in terms of time these are companies with very long wheel bases. I notice in your testimony you talk in highly personalized language. You say, "All three of us . . ." "We", and so on. That leads me to ask about the nature of your companies.

I do not want to be morbid but, suppose by an act of God, immediately after the transaction by which you took over the company, you were translated to higher grounds.

The Chairman: You really know how to brighten up an evening.

Senator Stewart: Well, what happens? Senator MacDonald, I remember talking to a fish plant operator in Canso, Nova Scotia. He said, what this town needs is a corporation which will carry on from generation unto generation. We have had too many individual operators who have come in, made a pack of money and moved away.

The Chairman: Or dropped dead.

Senator Stewart: Well, that did not happen in this case. But tell us, Mr. Flohr—you are the president and I do not want to strain your modesty, but suppose you were invited by the President of the United States to become Secretary of Commerce and you left this company behind you; what would happen to the company? Who is the company after you are gone?

Mr. Flohr: I hold approximately 20 per cent of the stock in the company. Almost 50 per cent is held by venture capitalists. We have a very active board of directors, and at least every six months the question is asked of me, what happens if I leave, for whatever reason? We have a very definite chain of accession.

Senator Stewart: As in the presidency of the United States.

Mr. Flohr: We have people on several levels—I am not going to bite on that one—that I feel are extremely qualified to take over and carry on the situation. I would like to address

[Traduction]

ficier des avantages découlant de la loi sur le transport des marchandises dans les provinces Maritimes. J'aimerais entendre vos commentaires à ce sujet.

Le sénateur Stewart: Ils voudront tous consulter leur conseiller juridique.

Le sénateur Forrestall: Finalement, M. le président, j'aimerais demander à ces trois messieurs s'ils sont au courant que le 1^{er} novembre est la date d'ouverture de la saison de chasse et que le 15 avril est celle de l'ouverture de la saison de pêche et que personne de travaille.

Messieurs, je vous remercie d'avoir participé à cette rencontre.

Le président: À moins que quelqu'un d'autre souhaite prendre la parole, la sénateur Stewart terminera cette première ronde.

Le sénateur Stewart: Merci, M. le président. Une des choses qui est attrayante au sujet du CN, et effectivement, du CP aux endroits où il est en exploitation, est la longue expérience que possèdent ces compagnies. Je remarque dans votre témoignage que vous parlez en termes extrêmement personnalisés. Vous dites: «Nous trois . . . » «Nous» et ainsi de suite. Cela m'incite à vous demander des précisions sur la nature de vos compagnies.

Je ne veux pas être morbide, mais supposons que vous rendiez l'âme par suite d'un événement extraordinaire survenant immédiatement après votre prise de contrôle sur cette compagnie.

Le président: Vous savez vraiment comment égayer une soirée.

Le sénateur Stewart: Eh bien que s'est-il passé? M. le sénateur MacDonald, je me rappelle avoir parlé à un exploitant d'usine de poisson de Canso, en Nouvelle-Écosse. Il me disait que ce dont cette ville avait besoin était une société qui assurerait la continuité d'une génération à l'autre. Nous avons trop d'exploitants individuels qui s'y sont installés, ont fait de l'argent et en sont partis.

Le président: Ou sont allés se faire voir ailleurs.

Le sénateur Stewart: Eh bien, ce n'est pas ce qui s'est produit dans le cas présent. Mais dites-nous, M. Flohr, vous êtes le président. Je ne voudrais pas mettre votre modestie à l'épreuve, mais imaginez que le président des États-Unis vous demande de devenir le Secrétaire du Commerce et que vous laissiez votre compagnie pour répondre à son invitation, qu'arriverait-il à la compagnie? Que restera-t-il de la compagnie lorsque vous en serez parti?

M. Flohr: Je détiens environ 20 p. 100 des actions de la compagnie. Près de 50 p. 100 est détenu par des investisseurs en capital de risque. Nous avons un conseil d'administration très actif et, au moins chaque six mois, on me pose la question: qu'arrivera-t-il si je m'en vais, pour une raison quelconque? Nous sommes très bien structurés horizontalement.

Le sénateur Stewart: Comme à la présidence des États-Unis.

M. Flohr: Nous avons des gens à plusieurs niveaux—je ne m'en cacherai pas—qui, à mon avis, sont extrêmement qualifiés pour prendre la succession et poursuivre le travail. Je vou-

[Text]

the situation of us, though. We are arch-competitors on situations like this and this happens on many occurrences, where we end up bidding with each other. However, once the winner is selected and the deal is put together, then we are "us" again.

In this case, it is us, because we regard our competition as the trucker and the waterways carrier. You see us many times working together to try to get federal legislation changed so that we at least get modal equality. That is where you see the familiarity. We have with Railtex no investment or ownership or any other ties with either of the other two finalists.

Senator Stewart: I was attracted by the word simply because it suggested a highly personalized nature for each of your several and separate companies. What about you, Mr. McCaffrey?

Mr. McCaffrey: Senator, we have four partners, all roughly contemporary. I am the oldest of them. We are fairly fungible as people. You might have had someone else appear, were it another week. Last week I was not able to be here, so you would have had a different partner appear before you. Our companies, as I explained at the beginning, however, are separate railroads entirely. So the president through the bottom, none of whom will be me, will be on the property. It is our responsibility to see that that railroad is properly capitalized, that the business plan works, that we stay with it and we invest our money personally. It is our money in it, so we monitor it and keep very close to it. But my personal presence is not essential. The railroad's future is not dependent on my personal presence.

Mr. Marino: In our case, I am the president of the company, as Larry and Bruce indicated. We also have venture capitalists who are shareholders of the company. The officers of our group are stockholders. But, likewise, the operating companies, the individual railroads, are separate corporate entities. They have their own officers, their own management. Those companies are self-sufficient.

We provide management expertise, the financing, the start-up capital. They will survive whether I am on the board of directors or whether I retire. The company has a substantial keyman insurance policy on me and, on my demise, they will do very well. But we try to force the management decision-making down to the lowest level. None of these companies are dependent on one individual and we support and have room for management supervisor people, and have people in the pipeline who can rise to the occasion. We have no problems for succession.

Senator Stewart: Mr. Chairman, two of the gentlemen mentioned the transportation of pulpwood by rail as a possibility. I must say that that interests me greatly. My reaction is that this is unrealistic in the circumstances we are talking about. I then have to inquire, what were the circumstances in which

[Traduction]

drais toutefois aborder notre situation particulière. Nous sommes ultra compétitifs dans des situations de ce genre et, comme cela s'est produit à plusieurs reprises, nous étions tous en lice pour une même chose. Toutefois, lorsque l'acheteur est choisi et que la transaction est conclue, nous retrouvons notre individualité.

Dans le cas présent, nous formons équipe puisque nous considérons que nos concurrents sont l'industrie du camionnage et du transport maritime. Vous nous voyez souvent travailler de concert pour tenter de faire modifier la législation fédérale afin que notre mode de transport soit au moins considéré sur un pied d'égalité. C'est là que vous voyez la familiarité. Nous n'avons aucun investissement ni propriété en commun avec la Railtex ni aucun autre lien avec l'un ou l'autre des finalistes.

Le sénateur Stewart: Le mot a retenu mon attention simplement parce qu'il laissait supposer des relations très personnalisées entre chacune de vos compagnies nombreuses et différentes. Qu'en est-il dans votre cas M. McCaffrey?

M. McCaffrey: M. le sénateur, nous sommes quatre associés à peu près tous du même âge. Je suis le plus âgé d'entre eux. Nous sommes assez interchangeable. Si la réunion avait été la semaine dernière quelqu'un d'autre aurait pu se présenter. La semaine dernière je n'aurais pas pu y être, vous auriez eu quelqu'un d'autre devant vous. Nos compagnies, comme je l'ai expliqué au départ, sont toutefois des compagnies ferroviaires tout à fait distinctes. Tous les employés jusqu'au président travailleront à pied d'œuvre sauf moi, car je n'en fais pas partie. Notre responsabilité est de voir à ce que le chemin de fer dispose de suffisamment de capitaux, que le plan d'entreprise fonctionne, qu'il soit respecté et nous investissons notre propre argent. Nous y mettons notre propre argent et nous le surveillons de très près. Mais ma présence n'est pas essentielle. Lave-nir du chemin de fer ne dépend pas de ma présence.

M. Marino: Dans notre cas, je suis président de la compagnie, comme Larry et Bruce l'ont indiqué. Nous avons des investisseurs en capital de risque qui sont des actionnaires de la compagnie. Les cadres de notre groupe sont des actionnaires. Mais, de façon similaire, les compagnies exploitantes, les compagnies de chemin de fer individuelles sont des personnes morales distinctes. Elles ont leurs propres cadres, leurs propres gestionnaires. Ces compagnies sont autosuffisantes.

Nous fournissons l'expertise en gestion, le financement, les fonds de démarrage. Elles survivront que je fasse partie du conseil d'administration ou que j'en disparaisse. La compagnie détient une assurance-société importante à mon égard et elle se débrouillera fort bien lorsque je n'y serai plus. Mais nous tentons de ne pas garder le pouvoir décisionnel au sommet. Aucune de ces compagnies ne dépend d'une seule personne et nous appuyons et pouvons accueillir dans nos rangs des gestionnaires cadres et comptons déjà des employés qui peuvent se montrer à la hauteur de la situation. Nous n'avons aucun problème de succession.

Le sénateur Stewart: M. le président, deux de ces messieurs ont mentionné la possibilité de transport ferroviaire de bois de pâte. Je dois dire que cela m'intéresse énormément. Ma réaction est que ce n'est pas réaliste dans les circonstances dont nous parlons. Je dois donc demander dans quelles circons-

[Text]

pulpwood was put back onto rails in the instances to which you referred? How far was it being carried?

It is pretty important. If you could get this, it would be a big thing. You take a loader and you put the wood on a truck and you truck it out of the wood lot. You take it to the railway and you put it on a railway car, off it would go, in this case either to Abercrombie or to Point Tupper. Then it would have to be off-loaded, presumably that could be done right at the mill. It seems to me, you have got that extra move from pulpwood porter in the woods to truck to rail. I find it difficult to see how this is going to be viable in our situation.

Is that what was involved in the situations you were describing? Porter, truck, rail?

Mr. McCaffrey: Senator, regarding the two I had in mind, one is in Montana, the other is in Oklahoma. The pulpwood operation in Oklahoma was there when we acquired it. It was smaller; it did not have adequate equipment and it had a very poor line into the area from where the pulpwood was drawn. The haul is 150 miles, I guess, and it is a two-day-a-week service, out and back with the same fleet of cars, serving Georgia Pacific, formerly Nakusa.

The second one is actually saw logs—I misspoke—and that is from a branch line in Montana to the plywood mill. That haul, again, is probably not more than 90 miles.

The question is making the service very efficient and having a very low investment base in that equipment so that it can compete with a truck. My recollection is that, in both of these cases, the railhead is very, very close to the source of the product. There is a short move out of the woods, but that is it.

Senator Stewart: The length of that move is not, as I understand the operation, very crucial.

Mr. McCaffrey: There or anywhere?

Senator Stewart: I would think anywhere. But it is the extra shift that you have, to go to porter first, then a truck, then you have to put it on a railcar. Then, of course, you have to off-load in any case, so that is not an extra move. But there is that extra shift from truck to rail that might be a dis-utility.

Mr. Flohr: Again we are specialists in all our customers' businesses. In most of the pulpwood moves we are involved with, the pulp logs are brought out of the woods in their long state and then they stop at some point in that transit and are cut up into your short log situation, and then reloaded. So do you reload it on a railway car or do you reload it on a different kind of truck? So there is that stop-cut-and-reload anyway.

The problem we found in trying to get the pulpwood back to rail was car supply. That pulpwood operator cannot tolerate having no cars there. If the logs come in, he cuts them up, it is an extra cost for him to have to put it on the ground and then, a second stage, to put it on the railway car. His efficiency is getting it on the car. Car supply is the issue. The car supply

[Traduction]

tances le bois de pâte a-t-il recommencé à être transporté par rail? Sur quelle distance était-il transporté?

C'est très important. Si vous pouviez obtenir une telle chose, ce serait toute une affaire. À l'aide d'une chargeuse vous transférez le bois sur un camion qui le transporte hors de la forêt jusqu'à la voie ferrée où il sera transbordé dans un wagon qui l'amènera, dans le cas présent, soit à Abercrombie ou à Point Tupper. Il devra ensuite être déchargé, vraisemblablement à l'usine même. Il me semble qu'il y a une étape de plus, du transporteur de bois de pâte, dans la forêt, au camion, au chemin de fer. Je trouve difficile de concevoir comment cela peut être viable dans le cas présent.

Est-ce que les situations que vous décriviez étaient ainsi? Transporteur, camion, chemin de fer?

M. McCaffrey: M. le sénateur, en ce qui concerne les deux cas auxquels je pensais, l'un au Montana, l'autre en Oklahoma. L'extraction du bois de pâte en Oklahoma existait déjà quand nous avons achetée la propriété ferroviaire. Elle était petite, ne disposait pas de matériel adéquat et la voie ferrée qui desservait la région d'où le bois de pâte était extrait était en très mauvais état. Le trajet est de 150 milles, je pense, et l'aller-retour avec la même série de wagons prend deux jours par semaine, desservant la Georgia Pacific, autrefois la Nakusa.

Le deuxième cas concerne en fait des billes de sciage, je me suis mal exprimé, qui transitent sur une ligne ferroviaire secondaire au Montana menant à une usine de contreplaqué. Là encore, le trajet n'est probablement pas plus que de 90 milles.

Le problème est de rendre le service très efficace et d'investir le moins possible dans du matériel afin de pouvoir concurrencer le camion. Si je me rappelle bien, dans ces deux cas, la tête de rail est très très près de la source du produit. Le trajet pour le sortir de la forêt est très court et c'est tout.

Le sénateur Stewart: La longueur du trajet n'est pas très importante, si j'ai bien compris.

M. McCaffrey: À cet endroit ou n'importe où?

Le sénateur Stewart: Je pense n'importe où. Mais c'est l'étape supplémentaire, tout d'abord le transporteur, ensuite le camion, ensuite le transbordement dans un wagon. Vous devez ensuite naturellement décharger, ce qui ne constitue pas une opération de plus. Mais il y a l'opération de chargement du camion au wagon qui peut ne pas être utile.

M. Flohr: Je dirai une fois de plus que nous nous spécialisons dans les entreprises de notre clientèle. Pour la plupart du bois de pâte que nous transportons, les billes sont extraites de la forêt à leur pleine longueur sont recoupées en plus petite longueur à un moment donné de leur transport et ensuite rechargées. Les rechargez-vous dans un wagon ou dans un type différent de camion? Il y a donc toujours un arrêt de coupe et de re-chargement.

Le problème que nous rencontrons lorsque nous essayons de retourner au transport ferroviaire du bois de pâte en est un de matériel roulant. Les exploitants de bois de pâte exigent la présence constante de wagons. Lorsque les billes arrivent, ils les coupent, mais ce sont des coûts supplémentaires pour eux de les empiler et ensuite de les recharger sur le wagon. Pour être efficaces, ils doivent les charger directement dans les wagons.

[Text]

issue is best solved by frequent service so you get the empties back and respoited.

Senator Stewart: I have been very impressed. I think a Japanese bidder would be entirely at home in this environment. It is wonderful. We are going to have stockholding by the workers and all that. In each case, venture capitalists are the key investors.

I wonder, if I were active as a venture capitalist, what rate of return I would want on my money over a business cycle, and what I would need to make this attractive as over against Ontario Hydro bonds. I guess you are saying that, if you can buy it cheaply enough, the investment is sufficiently small so that, without inordinately high rates, you can get a return which is reasonable for your venture capitalists. Is that so obvious that you do not need to agree with me?

Mr. Flohr: Yes.

Mr. McCaffrey: I agree with you.

Senator Stewart: My final point, Mr. Chairman, is in a sense almost an observation. I do not think we should let these three gentlemen get the notion that they have to have a Canadian investor-partner. I can think of lots of Canadians who would be of no help to them at all. A recent premier of Nova Scotia used to say that he could not see any difference between a venture capitalist from Wall Street and one from Bay Street, except that he liked the former better.

Merely to say that a Canadian participant would be nice, I think does not fit the bill at all. I think, if a Canadian is needed at all, he or she has to be very carefully selected to perform the function which these three gentlemen seem to think needs to be performed. I am not at all sure that it needs to be performed, but if indeed it does need to be performed the recruitment of that person has to be done very carefully. I am sure you will be willing to serve as a consultant, Mr. Chairman.

The Chairman: It was a famous parliamentarian I was quoting who used the expression, "a made-in-Canada solution."

Senator Graham: I want the best operator, and the jury is still out.

The Chairman: We are getting pretty close to the point of exhaustion. Can I have a show of hands of those to go to the third round? Senator Graham, of course. Senator Adams, Senator Corbin, Senator Forrestall, Senator Stewart?

Senator Forrestall: Unless there is provocation, no.

The Chairman: The last questions we will give to Senator Graham.

Senator Graham: There may be more than two, but they will be short.

Mr. McCaffrey, I think it was you who said, and I have heard this before, that there has been a 45-per cent loss of business since 1986 on that line. Can you give us the source?

[Traduction]

Le problème en est un de wagon. Le meilleur moyen d'y remédier est d'assurer une desserte fréquente pour ramener les wagons vides et les remettre à leur disposition.

Le sénateur Stewart: J'ai été très impressionné. Je pense qu'un Japonais qui ferait une offre se sentirait en pays de connaissance. C'est merveilleux. Nous aurons des actionnaires parmi les travailleurs et tout le reste. Dans chaque cas, les investisseurs de capital de risque sont les investisseurs clés.

Si j'étais un investisseur de capital de risque actif, je me demande quel rendement je pourrais espérer obtenir au cours d'un cycle économique et ce dont j'aurais besoin pour que cela soit plus attrayant que l'achat d'obligations d'Hydro Ontario? Je pense que ce que vous dites c'est que si vous pouvez l'acheter à prix suffisamment bas, que l'investissement sera suffisamment réduit de sorte que, sans taux exorbitant, vous pouvez obtenir un rendement raisonnable pour vos investisseurs de capital de risque. Est-ce si évident que vous ne prenez même pas la peine de dire que vous êtes d'accord avec moi?

M. Flohr: Oui.

M. McCaffrey: Je suis d'accord avec vous.

Le sénateur Stewart: Un dernier point, M. le président, en fait c'est presque une observation. Je ne pense pas que nous devrions laisser croire à ces messieurs qu'ils doivent avoir un investisseur-associé canadien. Je pense que beaucoup de Canadiens ne leur seraient d'aucune utilité. Un Premier ministre récent de la Nouvelle-Écosse avait coutume de dire qu'il ne pouvait pas faire de différence entre un investisseur de capital de risque de Wall Street et un autre de Bay Street, sauf qu'il préférerait le premier au second.

À mon avis, il suffit de dire que ce serait bien d'avoir un participant canadien. Je pense que si un Canadien est nécessaire, il ou elle devra être choisie avec le plus grand soin pour s'acquitter des tâches qui, de l'avis de ces trois messieurs, semblent nécessaires. Je ne suis pas du tout convaincu de cette nécessité, mais s'il le faut, il faudra recruter cette personne avec le plus grand soin. Je suis certain que vous servirez volontiers d'expert-conseil, M. le président.

Le président: Je citais un parlementaire célèbre qui a utilisé l'expression «une solution faite au Canada».

Le sénateur Graham: Je veux le meilleur et le comité n'a pas encore pris de décision.

Le président: Nous sommes au bord de l'épuisement. Ceux qui veulent passer à la troisième ronde peuvent-ils lever la main? Sénateur Graham, bien sûr. Sénateur Adams, sénateur Corbin, sénateur Forrestall, sénateur Stewart?

Le sénateur Forrestall: À moins qu'il n'y ait de la provocation, non.

Le président: Les dernières questions iront au sénateur Graham.

Le sénateur Graham: J'en ai peut-être plus que deux, mais elles seront brèves.

M. McCaffrey, je pense que c'est vous qui avez dit, et ce n'est pas la première fois que je l'entends, que cette ligne a

[Text]

Mr. McCaffrey: CN.

Senator Graham: The question has been raised about the protection of the line with respect to some people suggesting that perhaps the property should remain with the Crown. Would you be interested in a lease proposition?

Mr. McCaffrey: I would still be interested. However, I would offer this comment. A number of your questions today have been about the proper planning and adequacy of capitalization and commitment of the company. One of the things a purchase does is it demonstrates in the way that venture capitalists and we know best, by putting down money. When we have committed our capital, we are like the pig to the breakfast, fully committed for the bacon. We put it in.

In my opinion, that is not only our commitment; there also is the review done by the banks who are very familiar with these things. There are only a few banks, at least in the U.S., who will fund a project of this kind. They know what the problems are. They will send in their own consultants, at our cost unfortunately, to review everything about our business plan. They will be sure we have adequate insurance. They will be sure we have adequate capitalization. So in my opinion, the ability to purchase offers an insurance policy, if you will, to you and the public. I think that is better than essentially a no-capital deal under a lease.

Senator Graham: Is that the same answer from everybody?

Mr. Marino: Yes.

Mr. Flohr: Senator, I have a slightly different answer. Norfolk Southern and their thoroughbred programs referred to earlier are lease transactions. They have publicly stated that one of the reasons they prefer leases is that, if the shippers are not satisfied with the way the new operator is performing, there is a device available to unravel the deal.

There are also obligations the lessee has to do, like keep the track up to the same level of maintenance as what was going on before. But they have made a very conscious decision that leasing is the right way to go.

After the first three years, then you have an option to purchase, and that option remains open for the next 17 years. It is a 20-year lease with a purchase option exercisable after the first three years. To us, leasing would not be objectionable.

Mr. Marino: It depends, I think, on the level of investment. Assuming the property were sold at fair market value, I think we would prefer ownership, depending on the value one puts on it. If the asking price exceeds fair market value, perhaps leasing would be the option. As Larry says, I think it is a statement of commitment. Once we invest in hard assets—land, track, improvements, we are there for the long term. We would

[Traduction]

perdu 45 p. 100 de son volume d'affaires depuis 1986. D'où tenez-vous cette information?

M. McCaffrey: Du CN.

Le sénateur Graham: La question de la protection de cette ligne a été soulevée, certaines personnes ayant suggéré qu'elle devrait peut-être continuer d'appartenir à la Couronne. Seriez-vous intéressé par une proposition de location?

M. McCaffrey: Je serais toujours intéressé, mais permettez-moi cependant un commentaire. Un certain nombre de questions qui ont été soulevées aujourd'hui concernaient la planification adéquate et la justesse du financement et de l'engagement financier de la compagnie. L'une des choses que démontre l'achat comme tel est la voie dans laquelle s'engagent les investisseurs de capital de risque et ce qu'ils savent faire de mieux, investir de l'argent. Une fois notre capital investi, nous nous donnons corps et âme. Nous donnons tout ce que nous avons.

À mon avis, il ne s'agit pas uniquement de notre engagement mais également de l'examen effectué par les banques expertes en la matière. Seulement un petit nombre de banques, du moins aux États-Unis, accepteront de financer un projet de ce genre. Elles connaissent les problèmes. Elles enverront leurs propres experts-conseils, malheureusement à nos frais, pour examiner l'ensemble de notre plan d'entreprise. Elles s'assureront que nous disposons d'assurances suffisantes. Elles s'assureront également que nous disposons de fonds adéquats. Ainsi, à mon avis, notre capacité d'achat est comme une police d'assurance, si vous voulez, pour vous-mêmes et pour le public. Je pense que cela est mieux qu'un bail qui n'exige essentiellement pas de capital.

Le sénateur Graham: Est-ce la même chose pour tout le monde?

M. Marino: Oui.

M. Flohr: M. le sénateur, ma réponse est légèrement différente. La Norfolk Southern et leurs programmes particuliers dont nous avons parlé précédemment sont à bail. Ils ont fait publiquement savoir que l'une des raisons pour lesquelles ils préféreraient les baux est le fait que si les expéditeurs ne sont pas satisfaits du rendement du nouvel exploitant, il existe un mécanisme pour rendre l'entente nulle.

Le locateur a également des obligations, comme celle de garder les voies ferrées dans un état similaire à celui qui prévalait auparavant. Mais ils ont décidé de leur propre chef que la location était la meilleure façon de faire.

Après les trois premières années, vous disposez d'une option d'achat qui reste en vigueur pour les 17 prochaines années. C'est un bail de 20 ans assorti d'une option d'achat que vous pouvez exercer après les trois premières années. Nous ne nous objectons pas à la location.

M. Marino: Cela dépend selon moi du niveau d'investissement. En supposant que la propriété soit vendue à sa juste valeur marchande, je pense que nous préfererions être propriétaires, selon la valeur qu'on lui accorde. Si le prix demandé dépasse sa juste valeur marchande, la location pourrait alors être la solution. Comme l'a dit Larry, je pense que c'est une déclaration d'engagement. Une fois des investissements con-

[Text]

prefer to own it. I know the CN is going to retain a lot of the property; a lot of the non-rail real estate is going to be stripped away and retained by CN. It is a very narrow corridor. It is a 60- to 80-foot corridor of property, but we prefer to own it.

Senator Graham: If it came to a straight purchase, would you go the straight-purchase route? Would you be looking for any kind of help such as Mr. Payne had with establishment of the CWR, which included, as I understand, the "grant" which he talked about? A curious kind of grant in that sense, but also an interest-free debenture from CN. Are you looking for any extra help in that line to establish yourselves?

Mr. McCaffrey: Not us; none whatever.

Mr. Flohr: No, we are not.

Senator Graham: Would you be looking for anything over and above the subsidy that Senator Forrestall talked about under the *Maritime Freight Rates Assistance Act*?

Mr. Flohr: We are not looking for any more, but we also strongly oppose losing it if the truckers are able to receive it, because that starts to change the modal equality issue. Everybody gets it, or nobody gets it, regardless of the mode.

Mr. McCaffrey: I am not an enthusiast for what I consider to be an operating subsidy. I certainly agree with Bruce that I do not want to be treated less equally than my competitor. On the other hand, I have a hard time getting used to your system here. I do not understand it thoroughly, to say the least.

Senator Graham: We have difficulties ourselves.

Mr. McCaffrey: That is why I need a Canadian, I think. In my opinion, I can readily see, and we have many examples in the states, subsidies in the form of capital investment. Someone made mention of the 3.2 per cent federal money. We have those programs in the United States, especially where the states retain ownership of the asset. They are investing in the infrastructure, just like they invest in the road. If they want to make those kinds of investments to protect certain interests or to have more parity between modes, that is fine. On the other hand, operating subsidies present difficult issues and seem to protect certain inefficiencies; but, believe me, if that is what it takes to compete, I will be there looking for mine too.

Senator Graham: I have had many concerns expressed by people who are along the right-of-way, people who have rights-of-way across the railway—

Mr. McCaffrey: Private crossings.

[Traduction]

sentis au chapitre de biens durables, de terres, de voies ferrées, d'améliorations, nous nous sommes engagés à long terme. Nous préférierions en être les propriétaires. Je sais que le CN restera propriétaire d'une bonne partie, d'un pourcentage important de la propriété immobilière non ferroviaire. C'est un corridor très étroit. C'est un corridor de 60 à 80 pieds, mais nous aimerions mieux en être les propriétaires.

Le sénateur Graham: Si cela en venait à un achat pur et simple, auriez-vous recours à des méthodes ordinaires? Tenteriez-vous d'obtenir une certaine forme d'aide comme M. Payne avec la création du CWR qui comportait, si j'ai bien compris, la «subvention» dont nous avons parlé? Un curieux genre de subvention en ce sens, mais également une débenture du CN sans intérêt. Est-ce que vous cherchez une aide supplémentaire afin de vous établir?

M. McCaffrey: Pas nous; aucune aide.

M. Flohr: Non, nous n'en cherchons pas.

Le sénateur Graham: Chercheriez-vous à obtenir plus que la subvention dont a fait mention le sénateur Forrestall, en vertu de la *Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes*?

M. Flohr: Nous n'avons pas l'intention d'en demander davantage, mais, par contre, nous nous opposons fortement à ce qu'elle soit supprimée pour nous si des camionneurs peuvent continuer à la toucher, parce que cela se trouvera à modifier l'équilibre entre les modes de transport. Tout le monde l'obtient, ou personne ne l'obtient, peu importe le mode de transport.

M. McCaffrey: Je ne nourris pas d'enthousiasme pour ce que je considère être une subvention d'exploitation. Je suis tout à fait d'accord avec Bruce: je ne veux pas être traité moins bien que mon compétiteur. Par contre, j'ai eu pas mal de difficulté à m'habituer à votre système, ici. Je ne comprends pas parfaitement, à tout le moins.

Le sénateur Graham: Nous aussi avons des ennuis.

M. McCaffrey: C'est pourquoi je pense qu'il me faut un Canadien. À mon avis, il faut comprendre la question des subventions sous l'angle de capital engagé, et nous avons beaucoup d'exemples de cela dans les États. Quelqu'un a fait mention au 3,2 p. 100 de fonds fédéraux. Nous avons des programmes semblables aux États-Unis, particulièrement dans les cas où les États restent propriétaires des valeurs actives. Ils investissent dans l'infrastructure exactement comme ils investissent dans la construction des routes. S'ils veulent procéder à ce genre d'investissement pour protéger certains intérêts ou pour assurer une parité plus juste entre les modes, ça va bien. Par ailleurs, les subventions d'exploitation soulèvent des problèmes délicats et semblent aussi conduire à la perpétuation de certaines formes d'inefficacité; mais, je vous prie de me croire, s'il faut passer par cela pour être compétitif, alors je voudrai ma part aussi.

Le sénateur Graham: J'ai entendu beaucoup de préoccupations formulées par des gens qui sont situés le long de l'emprise, des personnes qui ont des droits de passage...

M. McCaffrey: Des passages à niveau privés.

[Text]

Senator Graham: ... and people who have businesses along the way. How would you treat those people? The same as CN has and allow them to continue? Would you allow a right-of-way for people who owned property on either side? Would you charge them? Would things change?

Mr. Flohr: In our Goderich and Exeter situation, we are assuming all of the responsibilities that are currently in place with CN concerning all of these rights-of-way issues. The easements, as well as the private crossings, and even the farm crossings—all those agreements will stay in place.

With respect to price protection, nothing would keep us from jacking any prices up on that; but, at the same time, we are living and working in that neighbourhood, and one of the quickest ways you can cause a hornets nest to explode is to treat those people in a manner different from the way they have been treated in the past. It is suicide if you go in and make significant increases in the fees for those crossing situations.

Mr. Marino: My only comment on those agreements is that we have found that the big railroads are sometimes lax in establishing formal agreements. We have found a lot of encroachments: crossings on the railroad that should not be there; crossings for which there are no fees paid and no insurance. From a general safety standpoint, we want to review those agreements, make sure they are sound, that they are covered by a document, and that there is a clear determination of liability on both sides. We would be fair, but safety is paramount here. These farm crossings tend to appear overnight. We are concerned about the safety and the operation of the railroad. We want to police that and be fair, but uniform.

Senator Graham: Would you be bringing your own rolling stock in, locomotives or cars? I know they are interchangeable.

Mr. Flohr: On the Goderich and Exeter line, we are bringing in three locomotives. It turns out they were all built in Canada and wandered into the United States, have gone through at least five or six different owners, they are now returning back to Canada 30 some years later after they were originally manufactured in Canada. Yes, we would be bringing our own equipment, and CN, in the deal they have shown us to date, is not including any locomotives in the purchase.

Mr. McCaffrey: Which is standard. All of our transactions that we supply are on power. It is a matter of business philosophy to get the power that you want sized to the capacity that you see in the railroad and to your maintenance practices. That, by the way, happens to be one of the efficiencies that we bring to the railroad.

The locomotive market is a very peculiar market. It has been my experience that the locomotive costs paid by shortlines to move the same businesses is substantially lower than the Class I was, having nothing to do with labour at all. We are talking

[Traduction]

Le sénateur Graham: ... et des personnes qui ont des commerces le long de la voie ferrée. Comment traiteriez-vous ces gens? De la même façon que le CN faisait et vous leur permettriez de continuer leur pratique? Accorderiez-vous des droits de passage aux personnes qui ont des propriétés foncières de part et d'autre de la voie ferrée? Exigeriez-vous des droits? Changeriez-vous des choses?

M. Flohr: Dans le cas de Goderich et Exeter, nous endossons toutes les responsabilités qu'avait le CN relativement à ces questions de droit de passage. Les servitudes, ainsi que les passages à niveau privés, même les passages à niveau de ferme, toutes ces ententes vont demeurer.

Quant à la protection des prix, rien au monde ne pourrait nous empêcher de faire grimper les prix de ces choses-là; mais en même temps, nous vivons et nous travaillons dans ce milieu et une des façons les plus efficaces d'activer ce qui est un nid de guêpe, c'est de traiter les gens d'une façon différente de ce à quoi ils étaient habitués. S'il fallait imposer des augmentations importantes des droits pour ces passages, ce serait du suicide.

M. Marino: Tout ce que j'ai à dire relativement à ces ententes, c'est que nous avons trouvé que les grandes sociétés ferroviaires sont parfois négligentes lorsqu'elles signent des ententes formelles. Il y a beaucoup d'empiètements: des passages qui ne devraient pas exister; des passages pour lesquels aucun droit n'est versé et pour lesquels il n'y a aucune assurance. Dans une perspective générale de sécurité, nous voulons revoir ces ententes, s'assurer qu'elles sont valables, qu'elles sont couchées sur papier et que les responsabilités des différentes parties sont bien déterminées. Nous serions justes, mais ici, la sécurité est un facteur de première importance. Ces passages à niveau de ferme ont tendance à apparaître du jour au lendemain. Nous nous soucions de la sécurité et du fonctionnement du service ferroviaire. Nous voulons contrôler cela et être justes, mais assurer l'uniformité.

Le sénateur Graham: Apporteriez-vous votre propre matériel roulant, des locomotives ou des wagons? Je sais qu'ils sont interchangeables.

M. Flohr: Sur la ligne Goderich et Exeter, nous apportons trois locomotives. Le hasard veut qu'elles aient été construites toutes les trois au Canada, qu'elles aient été en service aux États-Unis, qu'elles aient passé dans les mains d'au moins cinq ou six opérateurs, et qu'elles reviennent maintenant, au bout d'une trentaine d'années, au Canada, où elles ont été fabriquées. Oui, nous apporterions notre propre équipement et le CN, dans le projet qu'on nous a présenté, ne fait figurer aucune locomotive dans la transaction.

M. McCaffrey: Ce qui est politique courante. Dans toutes nos entreprises, nous fournissons le matériel locomoteur. C'est notre façon de gérer: avoir la capacité locomotrice adaptée au potentiel de la société ferroviaire et à vos pratiques d'entretien. En passant, c'est une des façons que nous avons d'améliorer l'efficacité de cette ligne-là.

Le marché des locomotives est très spécial. Pour ma part, je sais que les coûts en locomotives versés par les lignes ferroviaires sur courte distance pour le transport d'un volume donné de marchandises est nettement inférieur à celui de la classe où je

[Text]

about purchasing and maintenance practices and a different approach to power.

Senator Graham: When you talk about power, are you just talking about locomotives?

Mr. McCaffrey: Yes, locomotives.

Mr. Marino: As far as rolling stock goes, there may be a need for the shortline to acquire some equipment because there is such a high percentage of traffic that moves locally on the line. We are assuming there would be some investment in cars, although the understanding with CN is that they will make equipment available for movements particularly off line. DEVCO has a fleet of cars, and there is other private equipment on the line, but I would assume that a small car fleet would have to be provided by the shortline.

Senator Graham: I would be interested in knowing if you have looked at where you would establish your headquarters.

Senator Forrestall: You are not obliged to answer that question yet.

Mr. McCaffrey: Between Truro and Sydney.

Senator Graham: Remember, we are senators from Nova Scotia, and we represent the whole of the province.

The Chairman: Senator Graham owns some office space.

Senator Graham: Before the chairman cuts me off, I want to thank you gentlemen for appearing before the committee this evening. You have been good ambassadors for your respective companies. As well, I want to thank everybody who has attended and been so patient.

I was reminded about my amateur inspection of the rail line between Truro and Sydney. I was in the middle of Cape Breton. I stopped in a store, and I said, "Joe, did you ever get the rail liner to stop here?" He said, "Oh, any time I was going to the strait." I said, "How would you get it to stop here?" He said, "Well, if Angus was on the brake, it was no problem."

Everybody is interested in your commitment to Nova Scotia. I would be interested in knowing and hearing from you what commitment you would bring here and if you really see that rail line as an instrument for regional economic development.

Mr. Marino: I want to digress a moment. I think I told the senator earlier that, but for a quirk of fate, I probably would have been a Cape Bretoner. My grandmother tells me a story about when the McFarlanes came from Edinburgh over to America, the family missed the first sailing. They were supposed to be on a boat for Halifax and ended up in New York. So, in a way, I am coming back.

[Traduction]

me trouvais, sans même qu'il soit question d'aucune façon de la main-d'oeuvre. On parle de pratiques d'achat et d'entretien ainsi que d'une approche différente de la capacité locomotrice.

Le sénateur Graham: Quand vous parlez de puissance locomotrice, parlez-vous seulement de locomotives?

M. McCaffrey: Oui, des locomotives.

M. Marino: Quand au matériel roulant, il se peut que la ligne ferroviaire sur courte distance ait à se procurer certains équipements à cause du fait qu'il y a un pourcentage tellement élevé de trafic sur la ligne qui se fait localement. On suppose qu'il y aurait certains investissements dans des wagons, encore que l'entente avec le CN est à l'effet que cette société mettra à notre disposition de l'équipement pour les déplacements, particulièrement sur les embranchements. DEVCO a un parc de wagons, et il y a aussi d'autres équipements privés sur la ligne, mais je suppose qu'il faudrait un petit parc de wagons que la ligne ferroviaire sur courte distance devrait fournir.

Le sénateur Graham: Je serais curieux de savoir si vous avez envisagé où vous établiriez votre administration centrale.

Le sénateur Forrestall: Vous n'êtes pas obligé de répondre à cette question à ce moment-ci.

M. McCaffrey: Entre Truro et Sydney.

Le sénateur Graham: Rappelez-vous, nous sommes des sénateurs de la Nouvelle-Écosse et nous représentons l'ensemble de la province.

Le président: Le sénateur Graham est propriétaire de locaux pour bureaux.

Le sénateur Graham: Avant que le président m'arrête, je veux vous remercier, messieurs, pour vous être présentés à l'audience ce soir. Vous avez été de bons ambassadeurs de vos entreprises respectives. En outre, je tiens à remercier tous ceux qui ont participé à l'audience et qui ont fait preuve de tant de patience.

Je me suis rappelé mon inspection, à caractère amateur, de la ligne entre Truro et Sydney. J'étais au centre du Cap-Breton. Je me suis arrêté dans un magasin, et j'ai dit: «Joe, as-tu jamais pu faire arrêter le train ici?» Il a répondu: «Oh, chaque fois je voulais me rendre au détroit.» J'ai dit: «Comment t'y prendrais-tu pour le faire arrêter ici?» Il a répliqué: «Bien, si Angus était le serre-frein, ce n'était pas un problème.»

Tout le monde s'intéresse à votre engagement en Nouvelle-Écosse. Je suis curieux d'entendre de vous quel serait votre degré d'engagement et si vous concevez vraiment cette ligne ferroviaire comme un instrument de développement économique régional?

M. Marino: Pardonnez-moi une petite digression. Je pense avoir mentionné, plus tôt, devant le sénateur, que si ce n'était le fruit du hasard, je serais probablement un citoyen du Cap Breton. Ma grand-mère me dit que lorsque les McFarlane sont partis d'Edinburgh pour venir s'installer en Amérique, la famille a manqué la première traversée. Ils auraient dû être sur le navire qui se rendait à Halifax, et ils se sont retrouvés à New York. Ainsi, d'une certaine façon, c'est un retour chez moi.

[Text]

If an investor is going to invest \$20 million, \$30 million, \$40 million, whatever the number is—

Senator Forrestall: Now we are getting close. Go through those numbers once more.

Mr. Marino: If you are making an investment of that magnitude, many millions of dollars in the long term, you must be committed. We all have to make personal commitments and personal guarantees. We are personally obligated for these debts. We will do our due diligence and, based on a preliminary evaluation, we feel it is a sound investment. We plan to take another crack at it and look at the numbers. If it is a go, and we are selected, we must be here for the next 20 to 25 years as a minimum just to pay off the debts.

Mr. McCaffrey: I think that the multimillion dollar investment is one of the most tangible symbols of commitment one can make. The fact that we will place our entire operation there — nothing will be managed elsewhere — is a second form of commitment.

With respect to the issue of whether or not it will be an instrument for the development of business, my feeling is that it absolutely will. I am gauging the extent of my enthusiasm, because I do not know as much as I would like to know to give you a high degree of confidence; but, our commitment will have failed if we cannot generate substantial business. Indeed, that has been the history with each of our properties. They have all grown, and we would not want to be in a business that does not grow. I am not interested in that. I feel that the railroad, especially for the kinds of customers out there, will be an exceptionally important instrument of change for that purpose.

I want to make one final, digressing comment. There was a comment earlier today about being welcome in the province. I was concerned on my first visit as to how Americans would be read in that province as investors, as companies coming in to a charged atmosphere and dealing with a "national asset". I was very pleased to find that there was, as far as I could tell, absolutely no negative reaction. Indeed, it was very encouraging. There was a clear understanding of the nature of relationships with businesses in the United States. Obviously, some of the customers there, and many of the people, are thoroughly familiar with American business. It was a situation in which I felt very much at ease. So the question of whether we have a Canadian investor or not is not decisive, in my opinion, as regards my commitment to Nova Scotia or my feeling of being accepted by Nova Scotia if we are selected.

Mr. Flohr: We look at commitment first from the dollar standpoint. We will not go into something unless we feel that we can get a fair return on our investment. You look at how much you commit even before you submit your final bid. We are spending lots of money on this "on the come", knowing right now that one of the three of us, and only one of the three, will be the winner. So right there, you are talking about a level of commitment on something that is not sure at all. You talk

[Traduction]

Lorsque quelqu'un va investir 20, 30 ou 40 millions de dollars, peu importe le montant...

Le sénateur Forrestall: Là, ça devient intéressant. Répétez ces chiffres.

M. Marino: Lorsque vous allez faire un investissement de cette importance, des millions de dollars à long terme, il faut s'engager à fond. Nous devons tous faire des engagements personnels et offrir des garanties personnelles. Nous sommes personnellement responsables de ces dettes. Nous ferons de notre mieux et, à partir d'une évaluation préliminaire, nous croyons que c'est un bon investissement. Nous avons l'intention de réétudier la question et de faire des calculs précis. Si ça marche et que nous sommes choisis, nous devons rester ici pendant les 20 ou 25 prochaines années, au minimum, juste pour éponger les dettes.

M. McCaffrey: Je pense qu'un investissement de plusieurs millions de dollars constitue l'un des symboles les plus tangibles d'un engagement. Le fait que l'ensemble de l'opération sera situé dans cette province, rien ne sera géré de l'extérieur, constitue une deuxième forme d'engagement.

Quant à savoir si, oui ou non, cela constituera un instrument de développement commercial, je suis d'avis que ce sera absolument le cas. Je mesure mon enthousiasme, parce que je ne sais pas autant que je le souhaiterais vous faire comprendre à quel point je suis confiant; mais nous aurons échoué si nous ne parvenons pas à donner naissance à une intense activité économique. C'est ce qui s'est passé avec chacune de nos entreprises. Elles ont toutes prospéré et nous ne voudrions pas être pris dans une affaire qui ne progresse pas. Ça ne m'intéresse pas. Je pense que la voie ferrée, spécialement pour le genre de clientèle qu'il y a ici, sera un outil exceptionnel de changement à cette fin.

Permettez-moi une dernière digression. Quelqu'un mentionnait plus tôt l'accueil qui nous serait fait dans la province. À ma première visite, je me demandais comment des Américains seraient perçus à titre d'investisseurs dans cette province, comme entreprise qui surgit de nulle part alors que l'atmosphère est tendue, et qui s'intéresse à un élément du «patrimoine national». J'ai été heureux de constater qu'il n'y avait aucune réaction négative, autant que j'ai pu en juger. De fait, l'accueil était très encourageant. On comprenait très bien la nature des rapports avec les entreprises américaines. De toute évidence, certains des clients d'ici et beaucoup de personnes connaissent très bien le contexte économique américain. Je me suis senti très à l'aise dans ce climat. Ainsi, à mon avis, la question de savoir s'il faut un investisseur canadien ou pas n'est pas décisive, en ce qui regarde mon engagement en Nouvelle-Écosse ou mon sentiment d'être accepté dans cette province si vous reprenez ma candidature.

M. Flohr: Nous examinons l'engagement du point de vue financier d'abord. Nous nous lançons dans une affaire uniquement si nous croyons que nous pourrions en retirer quelque chose de valable. Il faut évaluer ce à quoi on s'engage avant même de présenter une soumission finale. Nous dépensons beaucoup d'argent pour ce «projet en devenir», tout en sachant bien, au moment où je vous parle, qu'un seul de nous trois en sortira gagnant. Alors, dès le départ, on parle d'engagement à

[Text]

about commitment when things are very fuzzy. What might happen from a legislative standpoint? What might happen from a provincial standpoint in getting the certificate? I have talked about the agony of our experience in the province of Ontario. Are we liable to run into exactly that same thing in Nova Scotia and perhaps even more of a problem in Nova Scotia?

The Chairman: Is that realistic?

Mr. Flohr: Very realistic, senator.

The Chairman: You mean, if you went through the entire procedure, right down to the final NTA approval, the Governor in Council approval, the Government of Canada approval, and the winner went to obtain a certificate of operation, that the Nova Scotia government would turn you down?

Mr. Flohr: We believe that it could happen, or, if it did not happen, they could so change the terms and conditions of the deal that we might not be comfortable in going forward with the deal. We have already gone through this in Ontario.

The Chairman: It is one way to change the government in Nova Scotia.

Mr. Flohr: I regard it as a very, very real issue.

Senator Graham: But you are just crossing the Ts and dotting the Is.

Mr. McCaffrey: I will tell you, and I think we would all agree, that the process you have here is two or three times more complicated than we face in the United States.

Senator Graham: We understand that.

Mr. McCaffrey: And we understand as well, because we were in the business back in the early stages of this business when a lot of things were uncertain there too. It is not something we are chilled about, obviously, because we are here.

I could not agree more with Bruce. You may not realize this, but from the time CN sent us the package to the day before closing we will be committed, in non-refundable moneys, to the tune of at least \$1 million. In other words, if something goes bad, we will have \$1 million out the door, gone, and nobody paying it back to us.

Senator Graham: You mean to put the package together?

Mr. McCaffrey: To do the whole thing; attorney's fees; back fees; the due diligence. If you are not prepared to spend \$1 million to get to day one, you should not be here. It is a serious undertaking. It is not for the faint of heart.

Senator Graham: I do not think, Mr. Chairman, with due respect to yourself, that Mr. Flohr was finished when you expressed some shock that he might be stopped by the province of Nova Scotia.

Mr. Flohr: I want to talk about image. We are not just in this for the long haul on the lines we are currently operating.

[Traduction]

l'égard d'un projet qui n'a rien de certain. On parle d'engagement alors que tout est embrouillé. Qu'est-ce qui arrivera au point de vue législatif? Qu'est-ce qui nous attend, au niveau des autorités provinciales, lorsque nous devrons obtenir le certificat? J'ai déjà parlé de l'agonie qu'a été notre expérience en Ontario. Est-ce que nous nous exposons à la même chose et peut-être même encore pire en Nouvelle-Écosse?

Le président: Est-ce réaliste?

M. Flohr: Très réaliste, sénateur.

Le président: Vous voulez dire que si vous franchissiez toutes les étapes jusqu'à l'approbation de l'ONT, l'approbation du Gouverneur en conseil, l'approbation du Gouvernement du Canada, et que, comme entrepreneur, choisi vous tentiez d'obtenir un certificat d'exploitation le gouvernement de la Nouvelle-Écosse rejetterait votre demande?

M. Flohr: À notre avis, cela pourrait arriver, ou si ce n'était pas le cas, on pourrait changer les modalités de manière que nous pourrions avoir des réticences pour la suite des événements. Nous avons déjà vécu une expérience de ce genre en Ontario.

Le président: C'est un moyen de changer le gouvernement de la Nouvelle-Écosse.

M. Flohr: J'estime qu'il s'agit là d'une questions très, très réelle.

Le sénateur Graham: Mais vous ne faites que mettre les barres sur les «t» et les points sur le «i».

M. McCaffrey: Je vais vous dire, et je crois que tous seront d'accord, que votre processus, ici, est deux ou trois plus compliqué que ce à quoi nous devons faire face aux États-Unis.

Le sénateur Graham: Nous comprenons cela.

M. McCaffrey: Et nous comprenons, nous aussi, parce que nous étions déjà là au tout début, lorsqu'il y avait beaucoup d'incertitude. De toute évidence, nous ne nous laissons pas décourager par cela, autrement, nous ne serions pas ici.

Je partage entièrement l'avis de Bruce. Vous ne vous en rendez peut-être pas compte, mais entre le jour où le CN nous envoyé l'information et la veille de la signature, nous aurons consacré, en fonds non remboursables, au moins un million de dollars à cet exercice. Autrement dit, si les choses tournent mal, nous aurons dépensé inutilement un million de dollars que personne ne nous remboursera.

Le sénateur Graham: Vous voulez dire pour préparer votre propositions?

M. McCaffrey: Pour le tout; frais d'avocats, diligence raisonnable et autres dépenses. Si vous n'êtes pas prêt à dépenser un million de dollars avant la première journée de travail, vous ne devriez pas être ici. C'est sérieux; ce n'est pas pour les coeurs sensibles.

Le sénateur Graham: Monsieur le président, avec tout le respect que je vous dois, je ne crois pas que M. Flohr avait terminé lorsque vous vous êtes montré surpris que la province de la Nouvelle-Écosse pourrait l'empêcher d'agir.

M. Flohr: Je veux parler d'image. Nous ne sommes pas dans course seulement pour le transport sur de longues distances sur

[Text]

We are planning to expand through more acquisitions. We have increased our acquisition group from three people to four people. The biggest thing that would shut us down as a company from further expansion would be stubbing our toe on one of these lines. You lose your investor confidence at that time; you lose your banker's confidence at that time. If we do it wrong, we write off any future expansion of the company. In our case, we are looking at going public within two to three years, because that is the way I will get some money back out of the company. Again, if we destroy our ability to continue to grow through acquisition, as well as on our individual lines, that destroys the market value of the stock of our company. So we are very sensitive in making it a success.

The Chairman: I must go back to ask my previous question again. This committee said this morning that it is unanimously dedicated to the preservation of a common carrier freight service from Truro to Sydney. This committee feels that sentiment unanimously. There is a problem, though, in this respect: how will it be done? If this deal goes through the entire process, agreement with CN, approval by the NTA, and approval by the Government of Canada, CN is out of it. You suggest that the province of Nova Scotia may refuse to grant an operating permit. Mr. Payne shakes his head as though he agrees that it could happen. God Almighty! What the hell are we hearing? Why are we hearing all the witnesses saying, "We have to have this," and then you suggest that the province of Nova Scotia might say, "Oh, no, you're not; there is no rail service"? That's Alice in Wonderland!

Senator Graham: But that's reality.

The Chairman: Reality? Bullshit!

Senator Graham: Would you like to spell that? You heard Mr. Payne, Mr. Chairman. You said he nodded his head in agreement. It could have happened to him in Alberta. It could have happened in Ontario. These people are merely doing their homework.

Mr. McCaffrey: The status, as I understand it, is that if we are licensed as a Nova Scotia corporation, as we expect to be, today Nova Scotia has an outdated railroad law—1920 was the last amendment. It is antiquated.

Senator Forrestall: It has to be rewritten.

Mr. McCaffrey: It must be rewritten. If the province rewrites something that I fundamentally cannot live with, then we cannot do it. We assume that is the case, and that has been the history in Alberta and Ontario. We assume Nova Scotia will do the same.

The Chairman: We are not talking about a Goderich to Exeter line. We are not talking about a small grain line. Senator Graham has been talking about the main line, Truro to Sydney. This is a big deal. Anybody who suggests that if it

[Traduction]

les lignes que nous exploitons déjà, nous prévoyons prendre de l'expansion par d'autres acquisitions. Notre groupe des acquisitions a passé de trois à quatre personnes. Un échec sur l'une de ces lignes est ce qui pourrait nous arriver de pire pour nous interdire toute expansion. Vous perdez alors la confiance des investisseurs et vous perdez aussi celle des banques. Si nous nous y prenons mal, nous tuons dans l'oeuf toute possibilité d'expansion pour notre compagnie. Dans notre cas, nous prévoyons de vendre des actions dans le public d'ici deux ou trois ans, parce que de cette manière, je pourrai récupérer de l'argent de la compagnie. Mais, encore une fois, si nous détruisons toute possibilité de croissance ultérieure, tant par des acquisitions que sur nos propres lignes, la valeur marchande des actions de notre compagnie en souffrira grandement. Il est donc très important pour nous de gagner la course.

Le président: Je dois revenir encore à ma question précédente. Ce matin, les membres du présent comité se sont engagés, à l'unanimité, à protéger un service de transport de marchandises par transporteur commun de Truro à Sydney. Nous sommes donc tous d'accord. Il y a un problème à cet égard: la façon de procéder. Si l'affaire doit franchir toutes les étapes: accord avec le CN, approbation de l'ONT et approbation du gouvernement du Canada, c'est fini pour le CN. Vous laissez à entendre que la province de la Nouvelle-Écosse pourrait refuser d'accorder un permis d'exploitation. M. Payne hoche de la tête comme s'il convenait que cela pourrait se produire. Pour l'amour du ciel, mais qu'est-ce que j'entends? Pourquoi entendons-nous tous les témoins déclarer: «Nous devons avoir ceci,» puis laisser sous-entendre que la province de la Nouvelle-Écosse pourrait dire: «Pas question! Il n'y aura pas de service de transport ferroviaire.»? Nous voilà dans Alice au pays des merveilles.

Le sénateur Graham: Mais c'est la réalité.

Le président: La réalité? Merde!

Le sénateur Graham: Comment ça s'écrit ça? Vous avez entendu M. Payne, monsieur le président. Vous avez dit qu'il hochait de la tête en signe en signe d'acquiescement. Cela pourrait lui être arrivé en Alberta. Cela aurait pu se produire en Ontario. Ces gens font simplement leurs devoirs.

M. McCaffrey: La situation, telle que je la comprends, est la suivante: nous sommes enregistrés comme une société de la Nouvelle-Écosse; c'est ce à quoi nous nous attendions. Aujourd'hui, la Nouvelle-Écosse possède une loi sur les chemins de fer surannée, la dernière modification remonte à 1920. Elle est désuète.

Le sénateur Forrestall: Elle doit être remaniée.

M. McCaffrey: Une refonte s'impose. Si la province procède à une refonte que je juge fondamentalement inacceptable, nous ne pouvons aller de l'avant. Nous supposons que c'est le cas; c'est ce qui s'est produit en Alberta et en Ontario. Nous supposons que la Nouvelle-Écosse fera la même chose.

Le président: Nous ne parlons pas d'une ligne entre Goderich et Exeter. Nous parlons d'une ligne de transport du grain. Le sénateur Graham a parlé de la ligne principale de Truro à Sydney. C'est très important. Quiconque laisse croire que si, une fois toutes les étapes franchies, la province de la Nouvelle-

[Text]

goes through the entire process and is refused by the province of Nova Scotia and that there is no rail service—

Mr. Flohr: If it is refused, then Canadian National continues to provide the service, because the sale has never gone through.

The Chairman: I suppose we could argue all night about that, but the fact is that there has been an agreement of sale. The NTA has approved it; the Government of Canada has approved it. I do not know what else is required to make a sale.

Mr. McCaffrey: You have to consummate it.

Mr. Flohr: A certificate must be issued by the province to allow to us start business.

The Chairman: Are you suggesting—and we will have to look this up—that, if you don't get this certificate, it goes back to CN?

Mr. Flohr: It has never left CN.

The Chairman: Then somebody should have told the Province of Nova Scotia about that, because it would have made their presentation a hell of a lot easier. They all say that they want CN to hold onto this. That was the theme of their song.

Senator Corbin: Mr. Payne, I believe, would like to react to that.

Mr. Payne: I have now gone through two of these procedures. Certain circumstances arose during the NTA hearings at Coronation regarding the Coronation to Lacombe line. In terms of tonnage, this is one of the highest density lines that Canadian Pacific has in its grain haul in Alberta. It can reach some of the maximum tonnage levels generated by a grain hauler, and this is in the hundreds of thousands of metric tonnes per year.

Conditions were imposed on our letter of consent from the province of Alberta after the whole hearing process. We had to go back to the provincial government and say, "Gentlemen, this does not work, and it will frustrate the sale." It was nip and tuck.

When I was in Nova Scotia two years ago talking about revisions to the act, the province had considered certain proposals to the old act. They were planning to put it into the terms of reference that, for anybody who took on a piece of the DAR, they would render a sale impracticable and you would not close.

In Alberta, there was a condition in our legislation which we told the government of the day that we did not believe would enable us to begin operation. As it turned out, we started the operation and ended up going back to the legislature for private bills the next year, saying, "This piece of the legislation must be changed or we are out of business." They had to change the legislation, and it can happen. It is a very real problem for us in this industry.

The Chairman: I shall not make any more of that point. It is certainly something that is fairly easily determined.

[Traduction]

Écosse oppose un refus et qu'il n'y a pas de service de transport ferroviaire—

M. Flohr: Si on essuie un refus, la Canadien national continue à assurer le service parce que la vente n'a jamais eu lieu.

Le président: Je suppose que nous pourrions discuter de cette question toute la nuit, mais le fait est qu'il y a eu convention de vente que l'ONT et le Gouvernement du Canada ont tous deux approuvée. Que faut-il de plus pour qu'il y ait vente? Je ne le sais pas.

M. McCaffrey: La convention doit être exécutée.

M. Flohr: La province doit émettre un certificat pour permettre le lancement du service.

Le président: Voulez-vous dire que— et nous devons nous renseigner à ce sujet—si vous n'obtenez pas ce certificat, l'exploitation de la ligne revient au CN?

M. Flohr: Elle n'a pas cessé d'appartenir au CN.

Le président: Dans ce cas là, on aurait dû dire cela aux autorités de la Nouvelle-Écosse, parce que cela aurait rendu leur présentation beaucoup plus facile. Ils disent tous qu'ils veulent que la CN continue à exploiter cette ligne; c'est devenu leur leitmotiv.

Le sénateur Corbin: Je crois que M. Payne a quelque chose à dire à ce sujet.

M. Payne: J'ai déjà eu affaire à ces procédures à deux reprises. Certaines circonstances se sont présentées lors des audiences de l'ONT, à Coronation, au sujet de la ligne reliant Coronation et Lacombe. Au point de vue tonnage, il s'agit là de l'une des lignes les plus utilisées par le Canadien Pacifique pour le transport du grain en Alberta. Le nombre de tonnes de marchandises transportées peut atteindre les niveaux maximaux générés par les transporteurs de grain, soit, plusieurs milliers de tonnes métriques par année.

Une fois le processus d'audiences terminé, des conditions ont été ajoutées à notre lettre de consentement de la province de l'Alberta. Nous avons dû retourner voir les responsables du gouvernement provincial pour leur dire: «Messieurs, cela n'est pas acceptable, la vente n'aura pas lieu.» La lutte était serrée.

Lorsque j'étais en Nouvelle-Écosse, il y a deux ans, pour parler de révisions à la loi, la province avait envisagé certaines propositions visant l'ancienne loi. On prévoyait d'inclure dans le mandat que l'acquisition d'une partie de DAR par quiconque aurait pour effet de rendre la vente impossible et qu'il n'y aurait pas conclusion.

En Alberta, nous avons indiqué au gouvernement de l'époque que nous ne croyons pas pouvoir entreprendre le service à cause d'une condition de la loi. Finalement, nous avons entrepris le service et nous avons fini par retourner devant l'assemblée législative pour faire adopter des projets de loi privés, l'année suivante, et pour déclarer que certaines parties de la loi devaient être changées, sans quoi nous devrions mettre un terme à nos activités. Ils ont dû changer la loi; cela peut arriver. C'est un problème réel pour nous de l'industrie.

Le président: Je n'en dirai pas plus sur ce point. C'est certainement quelque chose que l'on peut facilement déterminer.

[Text]

I wish to thank you gentlemen for appearing before the committee this evening. As Senator Graham said, you are great ambassadors. I want to thank everybody else who took such an interest in the hearings. We will adjourn until 9 o'clock next Tuesday.

The committee adjourned.

[Traduction]

Je vous remercie, messieurs, d'avoir comparu devant le comité ce soir. Comme le sénateur Graham l'a dit, vous êtes de très bons ambassadeurs. Je souhaite remercier toutes les autres personnes qui ont manifesté leur intérêt pour les audiences. Le comité se réunira à nouveau à 9 heures, mardi prochain.

La séance est levée.

APPENDIX TC-2

TESTIMONY OF

JOSEPH H. DETTMAR
DEPUTY DIRECTOR (RAIL)

OFFICE OF PROCEEDINGS
INTERSTATE COMMERCE COMMISSION

BEFORE THE

STANDING COMMITTEE

ON

TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

OF

THE SENATE OF CANADA

FEBRUARY 13, 1992

Chairman MacDonald, Members of the Committee, my name is Joseph H. Dettmar. I am a member of the staff of the Interstate Commerce Commission, the federal agency charged with the economic regulation of interstate rail transportation in the United States. I'm appearing today on behalf of Edward J. Philbin, the Chairman of the Interstate Commerce Commission. Chairman Philbin expresses his regret at being unable to testify today, as invited by the Committee. My comments are my own, and do not necessarily reflect the views of Chairman Philbin or the Interstate Commerce Commission. I appreciate the opportunity to testify.

During the decade following the October 1980 enactment of legislation loosening the economic regulation of the American rail industry, more than 240 new railroads have begun operations in the United States. Fifteen of these have been classified by the Commission as "regional railroads" with lines exceeding 250 miles in length. The remainder, carriers operating over fewer than 250 miles of track, have been lumped into a category called "short lines." The average regional railroad in our country is 660 miles long and hauls nearly 65,000 carloads annually. Short lines average 48 miles in length and haul nearly 4,000 carloads each year. These new carriers account for about 5 percent of the total railroad freight revenues in the United States.

This flowering of new railroads has often been called the resurgence of the short line industry, but "short line" is something of a misnomer. Two of the so-called regional railroads--the more than 2,000-mile Wisconsin Central and the

1,000-mile Montana Rail Link--have had to file petitions with the Commission to avoid being reclassified as Class I railroads, the category in which the Commission places our nation's largest carriers.

There is also a wide variety among the new carriers commonly denominated as short lines. The Joppa and Eastern, a planned 4.5-mile line connecting an electric generating plant owned by its parent and the Burlington Northern, is unusual in that Joppa and Eastern is building the line rather than acquiring it from an existing carrier. Some new carriers are publicly owned, formed by state or local governments to provide service that otherwise might be discontinued. Most, however, are privately owned; indeed, it has been estimated that over a billion dollars in private sector financing has been made available to entrepreneurs for new railroad operation.

Various groups of new carriers are owned by a single corporate parent providing management and other support services for its rail subsidiaries. The track operated by these families of railroads may total hundreds of miles, but the lines are often scattered throughout the country. While many new railroads own their track, others lease them. A number of the larger lines are substantial enterprises with millions of dollars of annual revenue.

Quite a few lines are "mom and pop" operations owned by a single individual employing only a few people. As an example, the February 3, 1992, edition of the Philadelphia Inquirer

carried the story of a 51-year old insurance executive who bought a line running from Camden to Cape May, New Jersey, thus establishing a new carrier to haul construction materials. The line previously had been owned by a building materials supplier which operated it as an adjunct to its primary supply business.

Some of these carriers are "second generation" new carriers. The Gulf & Mississippi Railroad was formed to acquire 732 miles of line from the Illinois Central Gulf Railroad. When its operations failed, Gulf & Mississippi sold the line to Southeast Rail Corporation, which currently operates all but 22 of the original miles. The Chicago Missouri and Western also acquired 682 miles from the Illinois Central, could not successfully operate them, then sold 282 miles to a new carrier subsidiary of Rio Grande Industries and another 413 miles to a new entrant, Gateway Western. Both purchasers are continuing to provide service.

The new railroads have one thing in common. With the exception of a few carriers like the Joppa and Eastern, they all operate lines cast off by another railroad. Given that fact, the degree of success of the new railroads, as evidenced not only by their continued existence but also by their continued proliferation, is remarkable.

The success of these new enterprises is most clearly manifest by the satisfaction expressed by the shippers and receivers who use their services, as revealed in a 1988 survey. This user survey, jointly sponsored by the Interstate Commerce

Commission and the Federal Railroad Administration, was mailed to a scientifically chosen sample of more than 500 shippers served by these new lines. In August 1989, the two agencies discussed the survey results in a publication entitled, A Survey of Shipper Satisfaction with Service and Rates of Shortline and Regional Railroads.

When asked to compare their new rail service with that of their predecessor carrier, 94 percent of the shippers indicated that service was at least the same as or better than the previous service. A full 23 percent said service was "much better" and 29 percent said service was "better." Regarding rates, 88 percent said rates provided by new carriers were at least the same or had improved, with 8 percent indicating "much better" and 20 percent "better."

To understand why the established railroads wanted to rid themselves of so many lines, and why new enterprises are willing to acquire them and are able to operate them successfully, we have to look at the recent and not so recent history of the railroad industry in the United States.

Our nation's first railroad was a short line, the 13-mile Baltimore and Ohio line from Baltimore to Ellicotts Mills, Maryland, begun in 1830. In the 1870s, upwards of 60 new railroads had commenced operations in the U.S. By the early 1900s, more than 1,000 railroads operated across the country. During the Twentieth Century, the railroads matured into a highly concentrated industry dominated by a few large firms.

The creation of new, smaller railroads during the past decade is an outgrowth of the industry's development since World War II. Concurrent with the railroads' rise to dominance in American commerce and the industry's subsequent regulation by the federal government, the railroads came to be viewed--and they came to view themselves--as public utilities whose pricing and practices could and should be treated as those of a monopoly. The railroads became instruments of national policy, a network binding the nation together, a stimulus to industrial and commercial activity, and a guarantor of equity among competing industrial and agrarian interests. Railroad ratemaking was used not only to pay for services but to serve broad private and public purposes. It was said at this time that the power to set rail rates was the power to turn a wilderness into a city and a city into a wilderness.

Unfortunately, this philosophy and the practices it spawned continued to hold sway long after the demise of the conditions that permitted the railroads to operate on the basis of political, rather than economic, considerations. During the 1950s, the construction of our interstate highway system put the trucking industry into direct competition with the rails for manufactured goods traffic. The development of our inland waterway system gave barges access to the entire Mississippi Basin and to a number of lesser waterways. In a story familiar to all of us, the railroads utterly failed to adapt to this new competitive environment and plunged into obsolescence and

insolvency. The Penn Central bankruptcy in the 1970s and the more than \$7 billion that American taxpayers had to spend to rescue the rail system in the northeastern U.S. triggered a crisis that required immediate action.

The U.S. Congress reacted by enacting the Staggers Rail Act of 1980. Carriers were permitted and encouraged to price each service to reflect its unique demand and cost characteristics. Ratemaking ceased to be a means to further broad national goals and instead became a means to allocate resources on the basis of supply and demand. The railroads broke out of their previously rigid rate structures and swept away division agreements, interchange arrangements, class rates, and general rate increases. With these new operational freedoms, the carriers tailored their rates to their costs and to the demand for their services on a point-to-point, shipper-by-shipper, and even movement-by-movement basis.

As carriers ceased to subsidize unprofitable operations, those operations began to fall by the wayside. The conventional wisdom in 1980 was that the economic deregulation of the railroad industry would enable carriers to raise rates and revitalize the rail plant through increased revenues. To date, the industry's experience under deregulation has been just the opposite. As Chairman Philbin has frequently noted, the railroads' inflation-adjusted rate level fell 22 percent between 1980 and 1988. At the same time, however, the railroads improved their financial

performance. The composite return on investment for Class I railroads rose from 5.3 percent in 1983 to 7.2 percent in 1990.

American railroads have increased their profits by increasing their productivity. They have done this chiefly by increasing their traffic density by moving more tons over fewer miles. In fact, the railroads increased their traffic density by 33 percent between 1981 and 1988. The primary method by which the trunk lines increased density were line abandonments and line sales to new railroads. Class I railroads abandoned 16 percent of their rail lines from 1981 to 1988, and in doing so reduced employment by 44 percent, from 420,000 to 235,613 employees.

The railroad industry has discovered that it must also cut costs and increase demand. Large trunk line railroads have agreements with their employees characterized by detailed position classifications and work rules. In contrast, the lighter traffic and diversified operations characterizing many branch and feeder lines require a degree of flexibility in the deployment of labor resources that the work rules on Class I railroads do not permit.

Employees on lines sold to new carriers by Class I railroads may have rights to employment elsewhere on the selling carrier's lines under collective bargaining agreements. The U.S. Congress in the Interstate Commerce Act mandated job protections for employees in transactions involving the merger of two railroads or the acquisition of one line by another. That protection was established as a quid pro quo for labor's giving up some rights

under the Railway Labor Act, including the right to strike over such transactions.

The Congress, however, did not extend this labor protection to acquisitions of rail lines by new corporations. As a consequence, labor representatives have asked the Commission to use its regulatory power to impose protective conditions on such transactions. The ICC has consistently refused to do so. Labor is thus left with its collective bargaining rights. In this regard, the U.S. Supreme Court has ruled that in the sale of lines to new corporations the employees retain all their rights under the Railway Labor Act, since they do not receive protection under the Interstate Commerce Act.

Rail workers adversely affected by changes in pay, working conditions, or employment--like shippers or communities that have experienced higher rates or have lost service--have sought federal government intervention to achieve what they have not been able to obtain in negotiations with carriers. In their attempts, rail labor can point to a long history of legislative and regulatory attempts to repeal the laws of economics in the railroad industry. But the American public has seen the result of these efforts in the rubble of the Penn Central, the Rock Island, the Milwaukee Road, and scores of other railroads.

Public policy will not support payments either to labor or to corporate management when these payments exceed what either group can earn on their own in a competitive marketplace. The rail industry no longer has the economic power to exact such

payments from the marketplace or the political power to exact them from the taxpayers.

New railroads have been created as a natural extension of the trunk lines' attempt to make each service they provide economically self-sufficient. Once each line segment earns enough revenue to cover its costs, it becomes an independent economic entity. It is then only a small step to becoming an independent corporate entity.

The new railroad phenomenon is not limited to new corporations. The Atchison, Topeka and Santa Fe, founded in 1868, is every bit a new railroad as any short line incorporated within the past decade.

Thank you for the opportunity to speak this morning. I will be happy to answer any questions you might have.

ANNEXE TC-2

TÉMOIGNAGE DE

JOSEPH H. DETTMAR
SOUS-DIRECTEUR (RAIL)

OFFICE OF PROCEEDINGS
INTERSTATE COMMERCE COMMISSION

DEVANT LE

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

DU CANADA

LE 13 FÉVRIER 1992

Monsieur le président MacDonald, Membres du Comité, je m'appelle Joseph H. Dettmar. Je fais partie du personnel de l'Interstate Commerce Commission, agence fédérale chargée de la réglementation des transports ferroviaires inter-États aux États-Unis. Je comparais aujourd'hui au nom de M. Edward J. Philbin, président de l'Interstate Commerce Commission, qui regrette de ne pouvoir venir témoigner devant vous en réponse à l'invitation du Comité. Mes commentaires n'engagent que moi et ne représentent pas nécessairement les opinions du président Philbin ou de l'Interstate Commerce Commission. Je vous remercie de l'occasion qui m'est offerte de témoigner devant vous.

Au cours de la décennie qui a suivi la mise en oeuvre de la décision législative d'assouplir les règlements économiques de l'industrie américaine du rail, plus de 240 nouvelles compagnies de chemin de fer ont commencé à fonctionner aux États-Unis, dont quinze ont été classées par la Commission comme des «chemins de fer régionaux» dont les lignes dépassent 250 milles. Les autres, qui sont des transporteurs dont les lignes sont inférieures à 250 milles, ont été rassemblées dans une catégorie appelée «lignes de petit parcours». Le chemin de fer régional, dans notre pays, fait en moyenne 660 milles de long et transporte environ 65 000 wagons par an. Les lignes courtes ont une longueur moyenne de 48 milles et transportent près de 4 000 wagons par an. Ces nouveaux transporteurs représentent environ 5 p. 100 des recettes totales de fret par rail aux États-Unis.

Cette prolifération de nouvelles lignes de chemin de fer est souvent qualifiée de redémarrage de l'industrie des lignes de

petit parcours, expression quelque peu impropre. En effet, deux de ces soi-disant chemins de fer régionaux (le Wisconsin Central de 2 000 milles et le Montana Rail Link de 1 000 milles) ont dû présenter une requête auprès de la Commission pour éviter d'être reclassés comme chemins de fer de Classe I, catégorie dans laquelle la Commission classe les plus gros transporteurs ferroviaires de notre pays.

Il y a aussi tout un éventail de nouveaux transporteurs que l'on appelle les lignes de petit parcours. La ligne Joppa and Eastern de 4,5 milles, qui devrait relier une centrale électrique appartenant à sa maison mère à Burlington Northern présente une caractéristique inusitée : Joppa and Eastern construit la ligne au lieu d'en acheter une auprès d'un transporteur en place. Certains transporteurs nouveaux sont des sociétés ouvertes, établies par l'État ou les municipalités, pour fournir un service qui pourrait être supprimé autrement. La plupart appartiennent toutefois à des intérêts privés; en fait, on estime que le secteur privé a fourni plus d'un milliard de dollars aux entrepreneurs pour financer l'exploitation des nouveaux chemins de fer.

Divers groupes de nouveaux transporteurs appartiennent à une seule société mère qui fournit les services de gestion et de soutien à ses filiales. Les voies ferrées exploitées par ces familles de compagnies de chemin de fer peuvent totaliser des centaines de milles, mais les lignes sont disséminées un peu partout dans le pays. Même si beaucoup de nouvelles compagnies

possèdent leur propres voies, d'autres les louent. Parmi les plus grosses compagnies, beaucoup sont d'importantes entreprises dont le revenu annuel s'élève à des millions de dollars.

Bon nombre de chemins de fer sont des exploitations appartenant à une seule personne qui n'a que quelques employés. Un exemple : dans l'édition du 3 février 1992 du Philadelphia Inquirer un article portait sur un dirigeant d'une compagnie d'assurance de 51 ans qui a acheté une voie reliant Camden à Cape May, au New Jersey, constituant ainsi une nouvelle compagnie de chemin de fer pour transporter des matériaux de construction. La ligne appartenait auparavant à un fournisseur de matériaux de construction qui l'exploitait accessoirement à son entreprise.

Certains de ces transporteurs sont des «nouveaux entrepreneurs de deuxième génération». La compagnie Gulf & Mississippi Railroad a été formée en vue d'acquérir 732 milles de voies ferrées de l'Illinois Central Gulf Railroad. Quand ses opérations ont échoué, Gulf & Mississippi a vendu la ligne à Southeast Rail Corporation, qui exploite à l'heure actuelle toutes les voies d'origine, sauf 22 milles. La compagnie Chicago Missouri and Western a aussi acheté 682 milles de voies de l'Illinois Central, n'a pas réussi à les exploiter et a alors vendu 282 milles à une filiale nouvelle de Rio Grande Industries et 413 milles à une nouvelle arrivée, Gateway Western. Les deux acheteurs continuent d'assurer le service.

Les nouvelles compagnies de chemin de fer ont quelque chose de commun. Exception faite de quelques transporteurs comme Joppa

and Eastern, elles exploitent des lignes dont une autre compagnie s'est défaite. Dans ces circonstances, le degré de réussite des nouvelles entreprises dont témoignent non seulement leur existence mais aussi leur prolifération, est tout à fait remarquable.

Le succès de ces nouvelles entreprises est manifesté tout particulièrement par la satisfaction des expéditeurs et des destinataires qui ont recours à leurs services. En 1988, un questionnaire commandité conjointement par l'Interstate Commerce Commission et la Federal Railroad Administration a été expédié à un échantillon, choisi de manière scientifique, de plus de 500 expéditeurs desservis par ces nouvelles compagnies. En août 1989, les deux organismes ont examiné les résultats du sondage dans une publication intitulée A Survey of Shipper Satisfaction with Service and Rates of Shortline and Regional Railroads.

À la question demandant aux expéditeurs de comparer leur nouveau service ferroviaire à celui du transporteur précédent, 94 p. 100 d'entre eux ont répondu que le service était au moins aussi bon sinon meilleur qu'avant. Vingt-trois pour cent ont répondu que le service était «bien meilleur» et selon 29 p. 100, «meilleur». En ce qui concerne les tarifs, 88 p. 100 des répondants ont déclaré que les tarifs facturés par les nouveaux transporteurs étaient au moins les mêmes ou plus avantageux, tandis que 8 p. 100 ont dit qu'ils étaient «bien meilleurs» et 20 p. 100, «meilleurs».

Pour bien comprendre pourquoi les compagnies de chemins de

fer ont voulu se débarrasser de tant de lignes et pourquoi de nouvelles entreprises sont prêtes à les acheter et à les exploiter de manière rentable, il nous faut examiner l'histoire récente et passée de l'industrie du rail aux États-Unis.

La première ligne de chemin de fer de notre pays, qui est entrée en service en 1830, s'étendait sur un petit parcours, la voie de 13 milles de la compagnie Baltimore and Ohio, reliant Baltimore à Ellicotts Mills, Maryland. Comme dans toutes les industries naissantes, on a assisté à une prolifération de petites compagnies de chemins de fer, de sorte que dans les années 1870, jusqu'à 60 nouveaux chemins de fer avaient commencé à fonctionner aux États-Unis. Au début des années 1900, on en comptait plus de 1 000 dans tout le pays. Au vingtième siècle, les chemins de fer ont atteint leur maturité et sont devenus une industrie de très forte concentration, dominée par un petit nombre de grosses compagnies.

La création récente de nouvelles petites entreprises ferroviaires est une excroissance du développement de l'industrie depuis la Seconde Guerre mondiale. Parallèlement à l'arrivée dominante du chemin de fer dans le commerce américain et à sa réglementation ultérieure par le gouvernement fédéral, l'industrie a commencé à servir, tant aux yeux de la population qu'aux siens, de services publics dont les tarifs et les pratiques devaient être ceux d'un monopole. Les réseaux ferroviaires sont devenus les instruments de la politique nationale, c'est-à-dire un outil d'unification du pays, de

stimulation de l'activité industrielle et commerciale, de garantie de l'égalisation entre les intérêts contradictoires des secteurs industriels et agraires. Les tarifs des chemins de fer ont été utilisés non seulement pour payer les services, mais aussi pour desservir des objectifs à la fois privés et publics. On a compris alors que le pouvoir d'établir des tarifs de transport par chemin de fer équivalait au pouvoir de transformer les régions sauvages en villes, et de transformer une ville en zone sauvage.

Malheureusement, cette philosophie et les pratiques qui en découlent ont continué de prévaloir bien après la disparition des conditions qui ont permis aux compagnies de chemin de fer de fonctionner sur une base politique plutôt qu'économique. Dans les années 1950, la construction de notre réseau routier inter-États a placé l'industrie du camionnage en concurrence directe avec le train pour le transport de produits fabriqués. L'aménagement de notre réseau des eaux intérieures a donné accès aux péniches au bassin entier du Mississippi et à bien d'autres voies fluviales moins importantes. Comme nous le savons tous, les chemins de fer ne se sont pas adaptés à ce nouvel environnement concurrentiel et ont plongé dans l'obsolescence et l'insolvabilité. La faillite de Penn Central dans les années 70 et les sept milliards de dollars et plus que les contribuables américains ont dû déboursier pour renflouer le réseau ferroviaire du nord-est des États-Unis ont provoqué une crise qui demandait des mesures immédiates.

Le Congrès américain a réagi en décidant de promulguer la

Staggers Rail Act de 1980 qui assouplissait la réglementation économique des chemins de fer. Les transporteurs ont été alors autorisés et incités à établir un prix pour chaque service en fonction de sa demande et de ses caractéristiques de coût. La tarification a donc cessé d'être le moyen de servir les objectifs nationaux pour devenir un outil d'affectation des ressources en fonction de l'offre et de la demande. Les chemins de fer ont en conséquence abandonné leurs tarifs rigides, leurs contrats par division, leurs ententes de compartimentage et de correspondance, les tarifs de catégorie et les augmentations de tarifs générales. Grâce à ces nouvelles libertés de manoeuvre, les transporteurs ont adapté leurs tarifs en fonction de leurs frais et de la demande de service selon le point de départ et d'arrivée, selon l'expéditeur et selon le mouvement des marchandises.

Dès que les transporteurs ont cessé de subventionner leurs opérations peu rentables, ils les ont complètement abandonnées. En 1980, on pensait raisonnablement que la déréglementation économique de l'industrie des chemins de fer permettrait aux transporteurs d'augmenter leur tarif et de revitaliser leurs installations grâce à de meilleures recettes. Mais cela a été loin d'être le cas jusqu'à présent. Comme l'a souvent dit le président Philbin, le tarif des chemins de fer, corrigé du taux de l'inflation, a baissé de 22 p. 100 entre 1980 et 1988. Pendant cette période toutefois, les compagnies de chemin de fer ont redressé leur rendement financier. Le taux de rendement pondéré du capital investi des chemins de fer de classe I est passé de

5,3 p. 100 en 1983 à 7,2 p. 100 en 1990.

Les compagnies de chemin de fer américaines ont augmenté leurs bénéfices en accroissant leur productivité. Elles y ont réussi principalement en intensifiant la densité du trafic, c'est-à-dire en transportant un tonnage supérieur sur de moindres distances. En fait, les chemins de fer ont augmenté la densité de leur trafic de 33 p. 100 entre 1981 et 1988. Les grandes lignes ferroviaires ont réussi à intensifier leur trafic en abandonnant des lignes secondaires ou en les vendant à d'autres compagnies. Les compagnies de chemin de fer de classe I ont abandonné 16 p. 100 de leurs lignes entre 1981 et 1988, et ont réduit leur nombre d'employés de 44 p. 100, soit de 420 000 à 235 613 personnes.

De nouvelles compagnies de chemin de fer ont été créées en prolongement naturel des grandes lignes pour essayer de rentabiliser de manière autonome chaque service. Une fois que la haute direction insiste pour que chaque tronçon de ligne gagne suffisamment de revenus pour couvrir ses frais, ce tronçon devient une entité économique indépendante, ce qui ne représente qu'une étape avant de devenir une entreprise indépendante. Ce nouveau phénomène des chemins de fer ne touche pas seulement de nouvelles entreprises. L'Atchison, Topeka and Santa Fe, fondée en 1968, est une compagnie de chemin de fer tout aussi nouvelle que les entreprises ferroviaires à petit parcours formées durant les dix dernières années.

L'industrie du chemin de fer s'est rendu compte qu'il lui fallait aussi réduire ses frais et augmenter la demande. Les

grandes compagnies ont des ententes avec leurs employés qui contiennent des descriptions détaillées des classifications et des fonctions ainsi que des règles de travail. En revanche, les opérations diversifiées et à trafic moins dense des lignes secondaires et des bretelles doivent disposer d'un agencement souple de la main-d'oeuvre que ne permettent pas les règles strictes des chemins de fer de classe I.

Les employés travaillant sur les lignes vendues à de nouveaux transporteurs par les compagnies de classe I peuvent avoir le droit de travailler ailleurs sur les lignes du transporteur vendeur, en vertu des conventions collectives. Le Congrès américain a mandaté, de par l'Interstate Commerce Act, la protection des emplois dans des transactions portant sur la fusion de deux grandes compagnies de chemin de fer ou sur l'acquisition de l'une par l'autre. Cette protection a été établie en échange de l'abandon de certains droits des travailleurs en vertu de la Railway Labor Act, y compris du droit de grève visant de telles transactions.

Le Congrès n'a toutefois pas étendu cette protection de la main-d'oeuvre aux acquisitions de voies ferrées par de nouvelles entreprises. En conséquence, les représentants de la main-d'oeuvre ont demandé à maintes reprises à la Commission d'user de son pouvoir de réglementation pour imposer des conditions protectrices en cas de transactions de ce genre. L'ICC a toujours refusé de le faire. Les travailleurs ne peuvent recourir ainsi qu'à leurs droits à la négociation collective. À ce chapitre, la

Cour Suprême des États-Unis a statué que dans la vente de lignes à de nouvelles entreprises, les employés gardent tous les droits acquis en vertu de la Railway Labor Act, puisqu'ils ne bénéficient d'aucune protection en vertu de l'Interstate Commerce Act.

Les cheminots qui sont affectés par les changements de salaires, les conditions de travail ou d'emploi (comme les expéditeurs ou les communautés qui ont connu des tarifs plus élevés ou qui ont perdu un service) ont demandé l'intervention du gouvernement fédéral pour réaliser ce qu'ils n'avaient pas pu obtenir dans leurs négociations avec les transporteurs. Dans leurs tentatives, les cheminots peuvent tabler sur une longue histoire d'essais législatifs et réglementaires visant à abroger les lois de l'économie dans l'industrie du chemin de fer. Mais le public américain a vu le résultat de ces efforts dans les ruines de Penn Central, de Rock Island, de Milwaukee Road et de tant d'autres compagnies de chemin de fer.

La politique publique ne soutiendra pas le paiement à la main-d'oeuvre ou à la direction des entreprises lorsque ce paiement dépasse ce que l'un ou l'autre de ces groupes peut gagner de lui-même sur le marché concurrentiel. L'industrie du chemin de fer n'a plus la puissance économique de tirer de tels paiements du marché, ni la puissance politique de les tirer de la poche du contribuable.

Je vous remercie de m'avoir permis de prendre la parole ce matin. Je suis prêt à répondre à vos questions.

APPENDIX TC-3

BEFORE THE
SENATE STANDING COMMITTEE
ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

TESTIMONY OF PAUL S. DEMPSEY
ON BEHALF OF
THE BROTHERHOOD OF MAINTENANCE OF WAY EMPLOYES

My name is Paul S. Dempsey. I received my J.D. degree from the University of Georgia in 1975 and my Doctor of Civil Laws degree from the Institute of Air and Space Law, McGill University, Montreal, Quebec, Canada in 1986. Since 1979 I have been a professor of law at the University of Denver College of Law, Denver, Colorado. In 1981 and 1982 I was legal advisor to the Chairman of the Interstate Commerce Commission. I have published several books on transportation law and economics, including the effects of deregulation on the transportation industry in the United States, and have published some thirty-six law review articles on these subjects. I have also testified before the U.S. Congress on various transportation subjects. My detailed biography is appended to this statement as Attachment "I".

-2-

I very much appreciate the opportunity to appear before you today to present my views and those of the Brotherhood and indeed, all Rail Labor on the effects of uncontrolled short line development in the United States.

The short line phenomenon in the United States did not result from an act of our legislature, the Congress. It was created by an innovative interpretation of existing law by the Interstate Commerce Commission in 1982. *Knox & Kane R. Co.--Gettysburg R.--Petition for Exemption*, 366 I.C.C. 439 (1982). While the then chairman of that agency, Ms. Heather Gradison, once referred to that phenomenon as an "unexpected dividend" of the Staggers Rail Act, it was not based on any provision of that law but rather on the I.C.C.'s interpretation of the "spirit" of that law, namely deregulation.

The deregulation devised by the I.C.C. was simple but quite effective. Virtually all pre-1980 cases involving sales of lines of railroad were between two existing railroad carriers and arose under Section 11343 of the Interstate Commerce Act which required the carriers involved to agree as a condition of I.C.C. approval to an arrangement which would protect the economic interests and collective bargaining agreement rights of employees affected by the sale.

The I.C.C. decided that if it could eliminate the requirement of employee protection, that is, if it could "deregulate" the railroads' obligation to protect their employees, the sales of lines would soar. The I.C.C. determined to employ a provision in the Act Section 10901, dealing with the construction of lines of railroad, and the extension of a railroad's lines by the purchase by one railroad of a line from another railroad. The advantage of this provision was

-3-

that the I.C.C. was not required to protect employee interests in approving applications filed under its provisions. The imposition of such protection under Section 10901 was left to the discretion of the I.C.C. Although Section 10901 expressly states it is to be available to "a rail carrier providing transportation subject to the jurisdiction of the Interstate Commerce Commission," the I.C.C. interpreted that language as applying only to a non-carrier not providing transportation subject to the jurisdiction of the I.C.C. In short the I.C.C. limited the use of Section 10901 to corporations created solely to buy and operate a particular railroad line.

At first, the I.C.C. held that it would not impose employee protective conditions unless employee adverse effects were significant and could be proved. When such proof was presented in a case involving the sale of virtually all of what had been the Gulf, Mobile and Ohio Railroad before its merger with the Illinois Central (over 700 miles of line), the I.C.C. refused to impose employee protective conditions holding that it would do so only in "unusual circumstances." The I.C.C. to this day has never found such circumstances to exist.

As a matter of practice and procedure, the I.C.C. has completely withdrawn from the regulatory scene where short lines are concerned. In 1985, the I.C.C. created a "class exemption" for acquisitions of short line railroads by new corporations. The class exemption relieved new corporations of the need to obtain advance approval of the acquisition, or to seek prior exemption of that acquisition from such approval. Now the I.C.C. merely requires the filing of a seven-day notice of intent to purchase a line by one of these paper corporations. At the end of the seven-day period the approval of the sale is automatic. There

-4-

is no way to stop it before the I.C.C. And, unless the applicant has lied in its application with respect to a significant, material fact, no one can secure revocation of that approval. An example of the brevity and paucity of information contained in such a filing is shown by our Exhibit A, an actual notice of exemption concerning the sale of 300 miles of rail lines in California. The filing of the notice permits the non-carrier to proceed without any further action on the part of the ICC, save for the publication in the Federal Register of a short description of the transaction. Under the class exemption, the non-carrier has no obligation to make offers of employment to the employees of the selling carrier, nor does the selling carrier have any obligation under the law to provide compensation for those of its employees who are thrown out of work as a result of the sale. If the employees wish to attempt to obtain any compensatory protections they must file an after-the-fact "petition to revoke" the exemption for the purposes of providing benefits for employees. As I noted earlier, the I.C.C. has never provided employee protection in any of these cases.

But for all of its enthusiastic support by the American Short Line Railroad Association (which has been able to expand its membership by 200 to 300%), the Regional Railroad Association (which owes its existence to the short line phenomenon) and the Association of American Railroads (whose members have reaped enormous profits), this new creation of the I.C.C. has not been an unmitigated blessing.

For the next few moments I would like to review some of the less positive aspects of "short lines." I do this as a caution to anyone who might be prone to the view that uncontrolled development of short lines is wholly in the public interest. It is not.

-5-

There have been some short line success stories. Of the great many short line and regional railroads created since the I.C.C. *Knox & Kane* decision, a number have been and continue to be successful and I assume you will hear, or have heard, about all of them from the advocates of short lining.

I have attached as Exhibit "B" to this prepared testimony excerpts from a document entitled Statistics of Regional and Local Railroads published by the Association of American Railroads in 1988. It was placed into evidence by the rail carriers that appeared before the United States Presidential Emergency Board No. 219 in September 1990.

On page 3 of Exhibit "B" is a chart which profiles railroads by type, number of miles of line, employees, etc. By dividing the number of miles by the number of employees in each category we can determine the average number of employees per mile of line. This works out as follows:

<u>Type Of Railroad</u>		<u>No. Of Employees Per Mile Of Line</u>
Class I	—	1.6
Regional	—	.72
Local (Short Line)	—	.44
Switching & Term.	—	2.3

Also attached as Exhibit "C" are excerpts from an exhibit introduced by the employees before Presidential Emergency Board No. 219. Pages 19 and 26 of that exhibit contain charts which reflect Class I employment and miles of line in 1982 the year the I.C.C.'s short line experiment began. By the same arithmetic process we see that in 1982 Class I carriers averaged 2.18 employees per mile. A study made in September 1987 revealed that at that

-6-

time 148 short line and regional railroads had been formed since 1980. The total mileage of these railroads was about 15,400 miles and their total number of employees was about 4,600 (see Exhibit "D" hereto) or about .3 employees per mile as contrasted with 1.6 (in 1987) to 2.18 (in 1982) employees per mile for Class I railroads. This calculates into a net loss of between 20,040 and 38,952 jobs affecting between 24,640 and 43,120 employees who had held the jobs abolished on the Class I railroads.

The mere loss of jobs however, was not the worst effect of short line sales. For example, in 1986 the Chicago & Northwestern Railroad decided to relieve itself of some 1000 miles of line across the northern tier of the United States. A "paper" corporation named the Dakota, Minnesota and Eastern was created by "buy" and operate the line. C&NW supplied seed money to DM&E for its startup and C&NW middle management officials "retired" from C&NW and were hired by the DM&E. They immediately ranged across this 1000-mile sparsely populated area of the U.S. informing C&NW employees (some with 40 or more years of service) that they were to be discharged upon consummation of the sale; that their unions could do nothing for them as there would be no unions on the property after the sale; and, that if they resigned from C&NW and waived any and all rights or claims under contract or otherwise that they might have against C&NW, they would then "be considered" for employment with DM&E at lower pay.

Given their age, their specialized skills, and the lack of any employment within hundreds of miles, these employees had little choice. And I guess those who got jobs with DM&E considered themselves lucky.

-7-

Stripped of their contract rights they became employees at will, earning whatever management offered at whatever jobs management wanted them to perform.

It is often contended by spokesmen for the I.C.C. that, but for its short line program, most of the mileage sold to short lines would have been abandoned. As of September 1987, well over half of the trackage sold could not have been abandoned, even under the liberal Staggers Act amendments to the Interstate Commerce Act; such trackage includes the DM&E lines mentioned a moment ago, the 2000 mile Wisconsin Central, the 830 mile Montana Rail Link, the 772 mile Chicago Central and Pacific, the 713 mile Gulf and Mississippi, the 656 mile Red River Valley & Western, the 631 mile Chicago, Missouri and Western (subsequently sold piecemeal following its bankruptcy because of its leveraged financing), the 552 mile Iowa Interstate, the 474 mile MidSouth Rail, the 433 mile Washington Central, and the list goes on (see Exhibit "D").

Beyond the direct effects upon employees' jobs and income, the short line program in the United States is being used as a vehicle to pressure our Congress into eliminating a number of employee related statutes because, according to the short lines, they are too expensive for small railroads to comply with or are inappropriate for application to small railroads. The statutes to which the short lines object include the Railway Labor Act, the Railroad Retirement Act and Railroad Retirement Tax Act, the Railroad Unemployment Insurance Act and the Federal Employers' Liability Act (permitting civil suit recovery by employees against their employers for negligence causing employee injury). Efforts are also being made to have the I.C.C. increase the revenue criteria for qualification as Class I and Class II rail carriers. The

-8-

effect of such increases would place some of the larger short lines in the Class III category which has lower safety requirements. Most of the short lines, of course, are already Class III carriers so that those lines have gone from Class I safety standards to Class III safety standards.

Unfortunately, but not surprisingly, the lack of regulation by the I.C.C. has led to numerous abuses by those railroads for which improvement in their balance sheets take precedence over effects upon service or the overall rail system in the United States. A few examples of these abuses follow.

Leveraged Transactions:

Pittsburgh & Lake Erie Railroad

The Pittsburgh and Lake Erie R.R. Co., ("P&LE"), which had always been a profitable railroad, was acquired in 1979 by PLECO, Inc. for approximately \$60 million. PLECO was formed by four individuals who each invested between \$160 and \$255 in the new corporation, and Beloit Corporation which invested \$11 million in PLECO. The acquisition of P&LE was effected through a leveraged buyout in which the funds for the entire purchase price for the P&LE were obtained through a loan which was secured by all of P&LE's assets. As a result of the transaction, the four individual investors obtained between 8.4% and 13.4% control of P&LE for their investments of between \$160 and \$255. With the decline of the steel industry in Pittsburgh, P&LE suffered losses; P&LE then entered into a debt reorganization plan with its creditors, and agreements with its employees for reductions of wages and hours. In 1986 Beloit sold all of its holdings in PLECO to the management shareholders. In 1987 P&LE

-9-

sought to sell all of its assets to a short line railroad for \$75 million; because the work force would be reduced by two-thirds without severance benefits, and because the wages of retained employees would be reduced by 15%, a strike ensued. After many years of litigation and negotiations, parts of P&LE were sold and P&LE was reorganized, resulting in a reduction in the work force of two thirds with severance benefits for employees who were not retained. While the P&LE surely would have suffered as a result of the downturn in the Pittsburgh economy, its ability to weather this adversity was severely hampered by the debt assumed to support the leveraged buyout.

Chicago, Missouri and Western Railway Company

The Chicago, Missouri and Western Railway Company ("CMW") was created as a non-carrier subsidiary of the Venango River Corporation ("Venango"), a holding company that already controlled another short line carrier, the Chicago, South Shore and South Bend Railroad Company. The CMW acquired 631 miles of track from the Illinois Central Gulf Railroad Company ("ICG") running from Chicago, Illinois through St. Louis, Missouri and terminating in Kansas City, Missouri through a Section 10901, 7-day notice of exemption procedure. Operations began on April 28, 1987. The purchase price for the line was \$105 million, of which, Venango invested only \$55,000 in equity, with the remainder of the purchase price being borrowed and secured by CMW's assets. Beginning in late 1986, prior to consummation of the purchase, and continuing into 1989, the ICC rejected complaints by Rail Labor and others challenging CMW's acquisition of the lines on the ground that it could not survive due to the highly leveraged nature of the purchase. CMW operated at a loss from the

-10-

beginning, totalling operating losses of \$1.7 million in its first two full months of operations. In April 1988, CMW filed for protection from its creditors under the U.S. bankruptcy laws and, by September 1989, it was virtually cashless. Finally, in an attempt to provide continuing rail service over these lines, the CMW was broken in two and sold to two other short line railroads, SPCSL Corporation ("SPCSL") and the Gateway Western Railroad Company ("Gateway"). SPCSL, in turn, is a short line carrier created by the holding company that controls the Southern Pacific, St. Louis Southwestern and Denver and Rio Grande Western railroads, while Gateway is a short line captive of the Atchison, Topeka & Santa Fe Railway Company.

Cedar Valley Railroad Company

The Cedar Valley Railroad Company ("CVAR") was formed in 1984 to purchase 112 miles of rail line in Iowa and Minnesota from the ICG. The purchase was financed by debt instruments secured by the rail line's properties. In 1984, CVAR reported revenues of \$263,000 and expenses of \$558,000. In late 1985, the owner of the CVAR purchased another 670 miles of ICG rail line in Iowa for \$75 million. The acquisition was effected by a newly created noncarrier, the Chicago, Central & Pacific Railroad Company ("CCP"). The purchase price was financed in the form of a \$65 million mortgage on the line and \$10 million in preferred stock. When protesting parties questioned the competence of the CCP management, the Interstate Commerce Commission responded that "managerial prowess is not germane to a Section 10901 application." Subsequently, the owner of CVAR sold his interest in CCP but retained ownership of CVAR. However, CVAR abruptly ceased operations without Interstate

-11-

Commerce Commission approval on May 22, 1991 when the carrier defaulted on two bank notes totalling over \$3 million. As a result, 58 outbound rail cars loaded with grain were stranded on CVAR lines. In an emergency proceeding, the Interstate Commerce Commission approved CCP's operation of CVAR up to January 1992. During that time CCP created a new noncarrier subsidiary, Cedar River Railroad Company, that acquired the assets of the CVAR.

Transactions Involving Marginally Profitable Lines

Many of the large railroads in the United states have engaged in sales and/or leases of so-called marginally profitable lines to new corporations. Sales and leases of some of these lines created problems because they were wholly "captive" of the large railroad because the branch line does not physically connect with any other railroad. Sales and leases of others of these lines created different problems because the lines were dependent on the large railroads for income from "overhead" long haul traffic.

Captive Line Transactions:

Frequently, this arrangement involves the sale or lease of a branch or feeder line which connects only with a trunk line of the large railroad so that the large railroad retains the long haul traffic which is generated by the branch or feeder line but has no obligation to provide service on that line or maintain that line. An incentive for this type of arrangement is that the captive line operators use fewer employees and pay lower wages and they therefore can generate higher profits with the same amount of traffic. However, these companies typically lack the capital for long term maintenance and improvements on the lines and cannot enjoy the

-12-

advantages provided by economies of scale of the large railroads in ownership and maintenance of operating or road maintenance equipment. An example of this type of arrangement is the Norfolk Southern Corporation's ("NS") Thoroughbred Program. The standard Thoroughbred transaction is a "cashless lease" which provides that if the new operator maintains the same level of service and carloadings on the line and delivers those carloadings to NS for further movement, the operator owes no rental payments. However, if the operator fails to maintain that number of carloadings, actual cash payments must be made to NS. Moreover, NS aids the operator in marketing rail services and will provide rail cars to the operator to handle outbound carloadings. The only real change effected is a reduction of employees on the transferred lines. In essence, NS simply has contracted out its common carrier obligations to a lessee.

In a turnabout on this type of practice, CSX Transportation ("CSXT") has recently reacquired a rail line which had previously been sold by a CSXT component railroad, the Louisville and Nashville R.R. ("L&N") to TransKentucky Transportation Railroad, Inc. This transaction was beneficial to CSXT because the TTR was profitable. However, CSXT is not reacquiring the line directly but rather through a non-union subsidiary, because otherwise the L&N collective bargaining agreements would again apply on this line. This transaction suggests the potential either for large railroad reacquisitions of profitable branch and feeder lines (particularly where profitability results from reduced labor costs through lower wages and elimination of labor contracts) or abandonments by the new owners of branch and feeder lines

-13-

which are not profitable, even though the lines would not have been abandonable in the first instance by their original owners.

Dependent Lines

Dependent lines are those lines that, while marginally profitable, no longer fit into the corporate plans of the large railroads. These lines often consist of main lines on the periphery of the larger system, or parallel secondary main tracks that are less desirable in route, grade or customer base than the other main line owned by the large carrier. Severance of these dependent lines from the larger rail system requires the new operator to create a stand-alone "regional" rail carrier out of a marginally profitable line whose capital requirements were subsidized, in part, by revenues from other operations in the larger rail system, and without revenue from traffic destined for other parts of the large carrier's system. This need to create a stand-alone operation is often complicated by the highly leveraged nature of the original purchase of the dependent line from the large railroad. If the new carrier is not permitted access to major transportation markets or is discriminated against by the seller in other ways, such as the rerouting of traffic, the new carrier's continued operation is at risk. Should the new carrier suffer a financial failure, the options available to it include abandonment of operations, resulting in a loss of service to the area, even though the line would not have been abandonable if it was still owned by the large carrier, or the purchase of the troubled rail line by a new carrier which is faced with the contradictory tasks of obtaining new business for the line at the same time it is attempting to rehabilitate a physical plant that has deteriorated under the prior owner. The following are two examples of this problem.

-14-

Chicago, Missouri and Western Railway

As mentioned before, the CMW was a highly leveraged transaction that ultimately failed. A substantial reason for CMW's failure was its inability to obtain direct access to the Chicago transportation hub. Although CMW purchased over 600 miles of rail lines from the ICG, CMW only could operate over ICG lines into Chicago via a trackage rights arrangement that prohibited CMW from servicing customers directly in the Chicago area. Instead, CMW merely delivered cars to the ICG, and other carriers, for delivery to customers. Moreover, CMW's main line between Chicago and St. Louis ran parallel to ICG's existing main line between those points. While the sale agreement between CMW and ICG required ICG to exert its best efforts to help maintain historic traffic routings over the CMW line, CMW ultimately petitioned the Interstate Commerce Commission to revoke the authority for the transaction because of ICG's alleged rerouting of traffic from CMW's line to the parallel ICG line. While this petition was withdrawn in June 1989, CMW sold its operations to SPCSL and Gateway Western only three months later because of CMW's continuing financial reverses.

Gulf & Mississippi Railroad Company

The Gulf & Mississippi Railroad Company ("GMR") purchased over 700 miles of rail lines from the ICG in 1985. These lines ran primarily north to south in the states of Mississippi and Alabama and ran parallel to existing ICG trackage between Memphis, Tennessee and New Orleans, Louisiana and Memphis and Mobile, Alabama. Once the GMR lines were severed from the ICG system, most "overhead" long haul traffic was rerouted to the parallel ICG line and GMR was forced to meet its financial obligations largely from local

-15-

traffic. However, the GMR lines were "light density", in that there was little local traffic originating or terminating on the lines, so that once these lines were severed from the ICG system, revenues fell. The GMR transaction also was highly leveraged and by June 30, 1987, the carrier had defaulted on various loan agreements totalling \$21 million, failed to pay almost \$1.5 million in interest payments and had suffered a net loss of \$4.7 million for fiscal 1987. Additionally, the railroad was in a state of severe disrepair as trains could only operate at speeds of 10 miles per hour or less over two thirds of GMR's rail system. By October 1987, GMR had defaulted on another \$21.9 million worth of loans and had a \$2.5 million line of credit revoked. The line was subsequently purchased by SouthRail Corporation ("SRC") a new, noncarrier subsidiary of the MidSouth Corporation holding company. In 1990, SRC petitioned for, and received approval from, the I.C.C. for the abandonment of 75 miles of former GMR rail line between Whistler Station, Alabama and Waynesboro, Mississippi. This abandonment eliminated SRC rail service to the major port of Mobile and left the Illinois Central as the only major north to south rail carrier serving that port.

Holding Companies:

ICC deregulation of acquisitions of portions of large railroads has allowed the formation of rail systems without government oversight. Many transactions which have been presented as acquisitions of small portions of rail lines by new corporations have actually been acquisitions by rail systems headed by holding companies and composed of affiliated railroad corporations. Through this device, the holding companies have obtained control over hundreds, and sometimes over a thousand, miles of rail lines, often involving connecting lines

-16-

resulting in the formation of connecting rail systems without any regulatory oversight. Often these acquisitions are accomplished through leveraged buyouts in which all of the assets of the acquired lines are pledged as collateral to lenders, and the parent companies guarantee the loans. While lack of regulatory oversight as to an acquisition of a single small line may not be serious, the consequences of a lack of regulatory oversight are significant when multiple lines, and especially multiple connecting lines, are acquired without any governmental assessment of the fitness of the operators or the financial soundness of the conglomerated operations; if the parent corporation or the common enterprise are not competent, or if financial difficulties occur, an entire region can find itself without rail service or without competitive rail service. Another result of this lack of regulatory oversight is that employees on the transferred lines have no severance rights and no rights to continue employment on the lines; indeed, these transactions typically do not involve the retention of the existing work force. Examples of such acquisitions in the United States follow.

Itel Rail Corp.

Itel Rail Corp. which controlled several rail carriers including the 250 mile Green Bay and Western R.R. Co. (GB&W") formed a subsidiary, FRVR Corp. ("FRVR"), to acquire 200 miles of Chicago and North Western Transp. Co. ("CNW") lines in Wisconsin which connected with the GB&W at Green Bay. Itel Rail provided 25% of the purchase price for the line, the balance of the purchase was financed by a loan which was secured by the property acquired by FRVR and guaranteed by Itel Rail. The acquisition was accomplished through a seven day notice of exemption. CNW employees were not given a right of hire on the new

-17-

line and FRVR was operated as a non-union operation even though GB&W employees were unionized. Itel Rail has recently had financial difficulties and has just entered an agreement to sell both FRVR and GB&W, which had a history of profitable operations prior to its acquisition by Itel Rail, to the Wisconsin Central Ltd. ("WCL"). WCL, an almost two thousand mile, non-union operator will effect the acquisition through its own newly-formed subsidiary utilizing a seven day notice of exemption, thus merging 2500 miles of rail line without regulatory oversight.

MidSouth Corp.

MidSouth Corporation ("MidSouth") is a holding company that controls several connecting short line railroads, MidSouth Railroad Company ("MSR"), MidLouisiana Railroad Company ("MidLou") and SouthRail Corporation ("SRC"). MidSouth now operates 1215 miles of rail line through the acquisition of parts of the former Illinois Central Gulf Railroad ("ICG") either through direct purchase by subsidiaries, or indirectly by the acquisition of short lines created from former ICG track. MidSouth began this process by creating MRS to acquire ICG lines in Mississippi and Louisiana. That transaction was accomplished in 1986. In 1988, SRC was created to acquire the assets of the Gulf & Mississippi Railroad Company ("GMRR"), a short line created from other ICG rail lines in Mississippi and Alabama. GMRR's lines ran north to south and connected with MSR's east to west tracks at several locations. GMRR was another leveraged purchase that had failed to make money and its sale was largely the result of creditor pressure. Both the MSR and SRC acquisitions, (as well as GMR's acquisition of ICG lines) were effected in a manner that resulted in furloughs of a

-18-

number of employees formerly working on the line and the retention of the remainder at rates of pay lower than under the former owner.

Another aspect of the MidSouth story is that the holding company was controlled, in turn, by another entity called the Prospect Group. Prospect subsequently sold its interests in MidSouth and acquired the parent of the ICG. In 1991, there was an abortive attempt on the part of the Illinois Central Railroad Company (the renamed former ICG), to acquire MidSouth's rail system.

Other Holding Company Acquisitions

Other examples of the formation of rail systems without regulatory oversight are the GWI Corp., Kyle Railways Inc. and RailTex, Inc. GWI, through consecutive transactions has obtained control over four connecting rail lines in western New York State. GWI owned two small connecting railroads; it formed the Rochester & Southern Railroad to acquire 91 miles of a connecting line and then became half-owner of the Buffalo and Pittsburgh Railroad which acquired a 369 mile line which connected with the R&S. Thus, through the notice of exemption process, GWI now controls almost 500 miles of rail lines through four corporations which have many common officers, directors and executives. Kyle Railways has obtained control of nine different carriers involving a total of over 730 miles of track through notices of exemption, and it now seeks to acquire control over another 300 miles of track through a tenth subsidiary, the San Joaquin Valley R. Co., through the use of a notice of exemption. See Exhibit D. RailTex, Inc. ("RailTex") controls and/or manages at least six Class III regional railroads in the United States totalling over 1100 miles of line. Typically, there is an overlap,

-19-

sometimes complete, in the Boards of Directors and corporate officers between RailTex and the railroads it controls. Also characteristic of RailTex's method of operation is for it to hold at least a controlling interest, and sometimes absolute ownership, in the stock of each railroad in return for serving as guarantor on the primary loans used to finance the purchase of the railroad. Additionally, RailTex often requires its subsidiaries to lease equipment, including locomotives, and to contract for management services, such as operations, accounting and payroll, from RailTex itself.

Impact Of Short Line Sales And Leases On Employees Of The Selling/Leasing Carriers

Unregulated short line sales and leases in the United States have resulted in furloughs of the employees of the seller/lessor carriers, decreases in wages for employees of those carriers who were hired by the new carriers and changes in the work rules in effect on the rail lines involved. Typically short line railroad companies have employed twenty to forty percent fewer workers than did the selling/leasing railroads for operations of the transferred lines; often the employees of the sellers/lessors were not guaranteed rights to transfer with the lines and were required to relocate great distances in order to retain employment with the selling carrier, or they were laid off. Employees who were furloughed in connection with line sales/leases but were able to obtain positions with the short line railroads generally suffered ten to twenty percent reductions in pay. The impact of such transactions on employees is illustrated by several examples. The Chicago and Northwestern Transportation Co. had employed approximately 330 employees on the line it sold to FRVR Corp., but FRVR hired approximately 200 persons at wage rates fifteen percent below the C&NW pay levels; CSX

-20-

Transportation, Inc. had employed approximately 220 workers on the lines in western New York State which it sold to the Buffalo and Pittsburgh R.R., but B&P hired only 160 persons and they suffered a fifteen percent reduction in compensation; a fifteen percent reduction in compensation also resulted from the sale of Gulf and Mississippi R.R. Corp. track in Mississippi, Alabama and Tennessee to Southeastern Rail Corp. and the result of Wheeling Acquisition Corp.'s acquisition 576 miles of trackage rights of the Norfolk and Western Ry. Co. in Ohio, Pennsylvania, West Virginia and Maryland, was the displacement of 425 N&W employees, only 190 of whom were offered jobs with Wheeling Acquisition.

Employees of lines sold or leased to short line railroads have also been injured by explicit provisions in the sale and lease contracts which were adverse to employee interests. The CNW-FRVR agreement contained a provision typical in such transactions whereby the sale was voidable if any form of employee protection arrangement was imposed as a condition of authorization of the transaction; indeed this particular transaction was made voidable if there was a union organizing campaign in progress at the time of the sale. Another example of a term in a sale agreement which adversely affected employees on the line is a provision in the agreement for the sale of 1200 miles of Soo Line Railroad trackage in Wisconsin to the Wisconsin Central Ltd. which was designed to reduce the Soo Line's obligations to its employees under an existing lifetime compensation arrangement. Soo identified those employees as "protected" and offered WCL a bounty of \$40,000 per employee for each "protected" employee WCL hired over a 350 base figure. Conversely, if WCL failed to hire

-21-

350 "protected" employees, it would owe the Soo \$40,000 per employee for the difference between the actual number hired and the 350 figure.

Employees in the United States have also been injured by unregulated short line sales and leases which were specifically designed to nullify union contracts. An example of such an arrangement is the Norfolk Southern Thoroughbred lease program discussed above, in which lines were leased to reduce labor costs under existing contracts without a loss to NS of long haul traffic. Perhaps the clearest example of unregulated transactions designed to avoid existing collective bargaining agreements is the series of leases among the Guilford Transportation Industries family of railroads.

**Guilford Transportation Industries As Example Of Adverse Effects
Of Lack Of Regulatory Oversight For Short Line Transactions**

During the early 1980s, Guilford Transportation Industries, ("GTI") acquired the Maine Central Railroad Corporation ("MEC"), Portland Terminal Co. ("PT"), Boston and Maine Corp. ("B&M"), Springfield Terminal Ry. ("ST") and the Delaware and Hudson Ry. ("D&H") through consecutive acquisitions. In the fall of 1986, in order to reduce its work force, lower wages and obtain more advantageous work rules, GTI arranged the leasing of all of the MEC, PT and B&M trackage to ST. ST was a five mile line of railroad which had a collective bargaining agreement which, as is common with very small railroads, provided lower pay rates and afforded greater flexibility in work rules to management; the effect of these transactions was to transfer the employees from the relatively standard B&M, MEC and PT agreements, to the substandard ST agreement. The leases followed several unsuccessful efforts by GTI to negotiate significant changes in existing work rules. The leases were accomplished gradually

-22-

on a piecemeal basis through seven-day notices of exemption until all of the lines of those railroads were operated by ST. In essence, GTI accomplished a restructuring of its entire rail system and the avoidance of existing agreements on the B&M, MEC and PT through short line transactions accomplished without regulatory oversight. Rail labor protested each lease, arguing that the leases were designed purely for labor relations purposes and that many workers were denied the opportunity to follow their work. The ICC refused to block the leases asserting that it could retroactively remedy any adverse effects on employees and warning GTI that the leases would be entered subject to revocation and retroactive remedies. When the D&H began leasing its lines to ST and it became apparent that the entire GTI system was being leased to ST, the ICC halted further leases but it did nothing regarding the existing leases. GTI subsequently put the D&H into bankruptcy reorganization proceedings in which it has been alleged that GTI improperly transferred D&H assets to ST. As a result of the leases, many employees of MEC, PT and B&M lost work, those who went to work for ST worked for lower wages under less advantageous work rules and ST hired some individuals "off-the-street" in preference to former B&M, MEC and PT employees. In 1988, the ICC finally held that B&M, MEC and PT employees had a right to follow their work and ordered arbitration. An arbitration was held in 1988 and, in 1989, the award was affirmed in part and vacated to the extent that employees would be allowed to work under their old agreements on the leased lines. In the meantime, ST's operation of the GTI system had involved use of employees across craft lines which gave rise to allegations that the railroad was not being operated by qualified individuals and ultimately resulted in a strike which was subsequently

-23-

held in arbitration to be a lawful safety strike. A final arrangement governing the rights of MEC, PT and B&M employees was mandated by an arbitration award issued in 1990 which was affirmed by the ICC in September of 1990. However, employees were entitled to only 75 days of back pay relief; the remainder of their protections were to be prospective only, even though many employees lost months or years of work between the leases in 1986 and the ICC's decisions in 1988 and 1989 endorsing their rights to follow their work, and even though many employees retired and/or died during the course of these proceedings. The ICC also allowed modifications of the work rules applicable on the leased lines including a seniority ranking whereby employees of MEC, PT and B&M furloughed at the time of the leases would have less seniority than employees hired by ST "off-the-street" after the leases, in preference over former B&M, MEC and PT employees.

If you are considering the possible or probable spread of the short line phenomenon to this country, I respectfully submit that you should consider what has occurred in the United States and what could happen here to Canadian citizens if this nation were to emulate the United States' experience and fail to enact reasonable standards and conditions governing the development of short lines.

ATTACHMENT 1

PAUL STEPHEN DEMPSEY
 1900 Olive Street
 Denver, Colorado 80220
 Telephone: (303) 871-6260 -- office
 (303) 824-1797 -- residence

Date of Birth: August 27, 1950
 Admitted to the Practice of Law: Georgia (1975); District of Columbia (1977); Colorado (1986)

LEGAL EXPERIENCE

1979 - present Professor of Law (with tenure) [Assistant, Associate Professor, 1979-85]; University of Denver College of Law, Denver, Colorado.

1989 - 1991 Hughes Research Professor of Law, University of Denver College of Law.

1989 - 1990 Distinguished Visiting Professor of Law, DePaul University, Chicago, Illinois (first person to be so designated).

1985 - 1986 Hughes Research Professor of Law, University of Denver College of Law (first person to be so designated), for research performed at the U.N. International Civil Aviation Organization, Montreal, Canada.

1981 - 1982 Legal Advisor to the Chairman, Interstate Commerce Commission, Washington, D.C.

1977 - 1979 Attorney-Advisor, Office of General Counsel; and Bureau of Pricing and Domestic Aviation, Civil Aeronautics Board, Washington, D.C.

1975 - 1977 Attorney-Advisor, Office of Proceedings, Interstate Commerce Commission, Washington, D.C.

DEGREES

- o Doctor of Civil Laws (D.C.L.) (cum laude), Institute of Air & Space Law, McGill University, Montreal PQ, Canada (1986).
- o Master of Laws (LL.M.) in International Law (summa cum laude), National Law Center, George Washington University, Washington, D.C. (1978); "A" average; Staff: Journal of International Law & Economics.
- o Juris Doctor (J.D.) School of Law, University of Georgia, Athens, Georgia (1975); Chief Justice, Main Court of the Student Judiciary; Editorial Board, Georgia Journal of International & Comparative Law.
- o Bachelor of Arts in Journalism (A.B.J.), School of Journalism, University of Georgia, Athens, Georgia (1972); minor: political science.

OTHER LEGAL EDUCATION

- o George Mason University Law and Economics Institute for Law Professors, Dartmouth College, Hanover, N.H. (1987).
- o Georgetown University Law Center, Washington, D.C. (1976); "A" average.
- o Sessions on Public and Private International Law, The Hague Academy of International Law, the Hague, The Netherlands (1974).
- o Seminar on the European Economic Community: Institut d'etudes Europeennes, Universite Libre de Bruxelles, Brussels, Belgium (1974).

PAUL STEPHEN DEMPSEY/RESUME

Page 2

AWARDS, GRANTS AND FELLOWSHIPS

- o Canadian Institutional Research Grant (1989-90).
- o Economic Policy Institute Grant on Airline Deregulation (1989).
- o Hughes Foundation Research Grant in International Dispute Resolution (1987-88).
- o Fulbright Fellowship, Western European Regional Research Program (1986-87).
- o University of Denver Burlington Northern Foundation Award for Outstanding Scholarship (1987).
- o Rocky Mountain Mineral Law Institute Research Grant in Oil and Gas Law (1987).
- o Transportation Lawyers Association Distinguished Service Award (1986).
- o Certified Claims Professional Accreditation Council Award for Outstanding Service (1983).
- o Hughes Foundation Research Grant in International Maritime Law (1982).

BOOKS

- o AIRLINE DEREGULATION: THE FLIGHT PATH FOR DISASTER (with Professor Andrew Gootz) (completed, submitted for publication).
- o REGULATED INDUSTRIES (with Professor William K. Jones) (under contract with Foundation Press) (in progress).
- o FLYING BLIND: THE FAILURE OF AIRLINE DEREGULATION (Economic Policy Institute, 1990).
- o THE SOCIAL & ECONOMIC CONSEQUENCES OF DEREGULATION (Quorum Books, 1989).
- o LAW & FOREIGN POLICY IN INTERNATIONAL AVIATION (Transnational Publishers, Inc. 1987).
- o LAW & ECONOMIC REGULATION IN TRANSPORTATION (with Professor William Thoms) (Quorum Books, 1986).

LAW REVIEW ARTICLES

- o "Airline Deregulation and Laissez Faire Mythology: Economic Theory in Turbulence," ____ Journal of Air Law & Commerce ____ (1990).
- o "Canadian Transport Deregulation: Rolling Across the Great White North," 19 Transportation Law Journal ____ (1990).
- o "Running on Empty: Trucking Deregulation and Economic Theory," ____ Administrative Law Review ____ (1990).
- o "Robber Barons in the Cockpit: The Airline Industry in Turbulent Skies," 18 Transportation Law Journal 133-171 (1990) [lead article].
- o "America's Grand Experiment in Airline Deregulation: Good Intentions and Bad Results," 14 Annals of Air & Space Law 21-34 (1989).
- o "Corporate Pirates Assault the Heavens: Leveraged Buy-Outs and the Airline Industry," 2 DePaul Business Law Journal 59-95 (1989).
- o "Adam Smith Assaults Ma Bell With His Invisible Hand: Divestiture, Deregulation, and the Need For A New Telecommunications Policy," 11 Hastings Communications and Entertainment Law Journal 527-606 (1989) [lead article]; republished in part in US WEST ACADEMIC SEMINAR 115 (1989).
- o "Airline Deregulation Ten Years After: Something Foul in the Air," 54 Journal of Air Law & Commerce 927-63 (1989), (with Prof. Andrew Gootz).
- o "Market Failure and Regulatory Failure As Catalysts for Political Change: The Choice Between Imperfect Regulation and Imperfect Competition", 46 Washington & Lee Law Review 1-40 (1988) [lead article]; and reproduced in Westlaw.
- o "Aerial Dogfights Over Europe: The Liberalization of EEC Air Transport," 53 Journal of Air Law & Commerce 615-736 (1988) [lead article].
- o "The Empirical Results of Deregulation: A Decade Later, And the Band Played On," 17 Transportation Law Journal 51-100 (1988).
- o "The Dark Side of Deregulation: Its Impact On Small Communities," 39 Administrative Law Review 445-65 (1987), republished in Law Review Digest, and in Journal of Transportation Management 36-72 (1988).
- o "Antitrust Law & Policy in Transportation: Monopoly Is the Name of the Game," 21 Georgia Law Review 505-99 (1987) [lead article]; reprinted in Journal of Transportation Management 250-298 (1987) and reproduced in Westlaw.
- o "The Deregulation of Intrastate Transportation: The Texas Debate," 39 Baylor Law Review 1-28 (1987) [lead article]; reprinted in 10 Public Utilities Law Anthology 79-106 (1987); and reproduced in Westlaw.
- o "Aerial Terrorism: Unilateral and Multilateral Responses to Aircraft Hijacking", 2 Connecticut Journal of International Law 427-62 (1987).

PAUL STEPHEN DEMPSEY/RESUME

Page 3

LAW REVIEW ARTICLES (Continued)

- o "The Role of the International Civil Aviation Organization on Deregulation, Discrimination & Dispute Resolution" 52 *Journal of Air Law & Commerce* 529-83 (1987) [lead article].
- o "Turbulence In the 'Open Skies': The Deregulation of International Air Transport," 15 *Transportation Law Journal* 305-388 (1987).
- o "The Interstate Commerce Commission: Disintegration of An American Legal Institution," 34 *American University Law Review* 1-51 (1984) [lead article]; republished as a chapter in *ASS'N OF TRANSPORTATION PRACTITIONERS, WESTERN TRANSPORTATION LAW SEMINAR PAPERS AND PROCEEDINGS*, 57-74 (1984); and reproduced in *Westlaw*.
- o "Compliance and Enforcement in International Law - Oil Pollution of the Marine Environment by Ocean Vessels," 6 *Northwestern Journal of International Law & Business* 439-561 (1984).
- o "Transportation Deregulation - On a Collision Course?" 13 *Transportation Law Journal* 829-92 (1984). Reviewed favorably by syndicated columnist, Robert Rowen in the *Washington Post*, September 29, 1983, at A21, and other daily newspapers; and reproduced in *Westlaw*.
- o "Rate Regulation and Antitrust Immunity in Transportation: The Genesis and Evolution of This Endangered Species," 32 *American University Law Review* 835-375 (1983); reproduced in *Westlaw*.
- o "Congressional Intent and Agency Discretion - Never the Twain Shall Meet: The Motor Carrier Act of 1980," 58 *Chicago Kent Law Review* 1-58 (1982) [lead article]; discussed in the *Wall Street Journal*, August 5, 1981, at 50.
- o "Oil Shale and Water Quality: The Colorado Prospectus Under Federal, State and International Law," 58 *Denver Law Journal* 715-49 (1981) [lead article].
- o "Oil Pollution by Ocean Vessels - An Environmental Tragedy: The Legal Regime of Flags of Convenience Multilateral Conventions and Coastal States," 10 *Denver Journal of International Law & Policy* 37-87 (1980) (with Lisa Helling).
- o "Erosion of the Regulatory Process in Transportation - The Winds of Change," 47 *IOC Practitioners' Journal* 303-20 (1980).
- o "The Rise and Fall of the Civil Aeronautics Board - Opening Wide the Floodgates of Entry," 11 *Transportation Law Journal* 91-183 (1979).
- o "Foreign Investment Incentives in the Developing World: The Legislation of Greece, Egypt, Pakistan, Thailand and the Republic of China," 11 *Case Western Reserve Journal of International Law* 575-611 (1979).
- o "The International Rate & Route Revolution in North Atlantic Passenger Transportation," 17 *Columbia Journal of Transnational Law* 393-449 (1978).
- o "The Solicitation of International Capital by the Southeastern United States - Environmental & Legislative Inducements for Foreign Direct Investment," 8 *Cumberland Law Review* 661-81 (1978).
- o "The Contemporary Evolution of Intermodal & International Transport Regulation Under the Interstate Commerce Act: Land, Sea and Air Coordination of Foreign Commerce Movements," 10 *Vanderbilt Journal of Transnational Law* 505-55 (1977) [lead article]; republished in 46 *IOC Practitioners' Journal* 360-404 (1979).
- o "Foreign Commerce Regulation Under the Interstate Commerce Act: Intermodal Coordination of International Transportation in the United States," 5 *Syracuse Journal of International Law & Commerce* 53-92 (1977).
- o "Entry Control Under the Interstate Commerce Act: A Comparative Analysis of the Statutory Criteria Governing Entry in Transportation," 13 *Wake Forest Law Review* 729-72 (1977).
- o "Foreign Commerce Regulation Under the Lanham Trade Mark Act: False Designation of Origin," 19 *IDEA (Journal of Law & Technology)* 53-63 (1977).
- o "Economic Coercion and Self-Defense in International Law: The Arab Oil Weapon and Alternative American Responses Thereto," 9 *Case Western Reserve Journal of International Law* 253-321 (1977).
- o "Primary Tax Incentives for Industrial Investment in the Southeastern United States," 25 *Emory Law Journal* 789-813 (1976).
- o "Legal and Economic Incentives for Foreign Direct Investment in the Southeastern United States," 9 *Vanderbilt Journal of Transnational Law* 247-93 (1976).

** The above books and articles have been cited in *General Chemical Corporation v. United States*, 817 F. 2d 844 (D.C. Cir. 1988); *Piney Dock and Transport Co. v. Penn Central R.R. Corp.*, 838 F.2d 1445 (6th Cir. 1988); *Wheat Rail Freight Rate Antitrust Litigation*, 759 F.2d 1305, 1312 (7th Cir. 1985); and *Central Forwarding Inc. v. I.C.C.*, 698 F.2d 1266 (5th Cir. 1983).

PAUL STEPHEN DEMPSEY/RESUME

Page 4

BOOK CHAPTERS

- o "Transportation," in **REGULATORY POLICY** (W. Lovett ed., forthcoming) (with Professor William Thomas).
- o "Foreign Trade & Economic Injury: A Survey of U.S. Relief Mechanisms," **THE LAW OF TRANSNATIONAL BUSINESS TRANSACTIONS** 12-1 to 12-74 (V. Nanda ed. 1981).
- o "The Experience of Deregulation: Erosion of the Common Carrier System", 13 **TRANSPORTATION LAW INSTITUTE** 121-76 (1980).
- o "Foreign Direct Investment - Legislative Incentives for Industrial Investment," in **GERMAN-AMERICAN CHAMBER OF COMMERCE, DM IN USA** (1979).

PUBLISHED CONGRESSIONAL TESTIMONY

- o The Effect of Airline Deregulation on the Rural Economy, Before the Subcomm. on Rural Economy and Family Farming of the Senate Comm. on Small Business, 100th Cong. 1st Sess. 91-141 (1987).
- o Oversight of the Motor Carrier Act of 1980, Before the Subcomm. on Surface Transportation of the House Comm. on Public Works and Transportation, 97th Cong. 1st Sess. 438- 505 (1981).
- o Examining Conditions in the Trucking Industry and the Possible Necessity for Change in the Manner and Scope of its Regulations, Before the Subcomm. on Surface Transportation of the House Comm. on Public Works and Transportation, 96th Cong., 2d Sess. 1298 (1980).

EDITORIALS

- o "Reregulation Is Needed to Make Flying Safer," **USA Today**, July 27, 1990 at A10.
- o "Airline Antitrust Probe Is Long Overdue," **USA Today**, July 9, 1990, at 10A.
- o "The Dangerous Cost of Airline Deregulation," **Christian Science Monitor**, Sept. 27, 1989, at 18.
- o "The Deregulation Mess," **Air & Space** (Aug/Sept 1989), at 80.
- o "Aging Fleets, Centralization of Carriers Top Reasons to Ground Decontrol Days," **Pt. Worth Star Telegram**, July 10, 1989, at Business 21 (with Theodore Harris).
- o "The Friendly Skies Aren't So Friendly," **Los Angeles Daily Journal**, April 12, 1989, at 6.
- o "Eastern's Demise Leaves Consumers Stranded at Gate," **Arizona Republic**, April 9, 1989, at C2.
- o "Some Regulation Clearly Needed," **Denver Post**, April 3, 1989, at 2D.
- o "Eastern's Problems Reveal the Need to Re-regulate the Airlines," **Boston Globe**, Mar. 24, 1989, at 13.
- o "It's Time to Regulate the Airlines," **Philadelphia Inquirer**, March 23, 1989, at 21-A.
- o "Competition Is a Flop, Protect the Public," **USA Today**, Nov. 23, 1988, at 12A.
- o "Deregulation Has Spawned Abuses in Air Transport," **Aviation Week & Space Technology**, Nov. 21, 1988, at 147.
- o "Killer Trucks: Put Brakes on Deregulation," **Arizona Republic**, Oct. 30, 1988, at C6.
- o "Airport Action," **Denver Business Journal Commercial Real Estate Quarterly**, July 25, 1988, at 28.
- o "In the Path of the Killer Trucks," **Charlotte Observer**, May 17, 1988, at 21A.
- o "Safety Demands Truck, Plane Regulation," **Des Moines Register**, April 19, 1988, at 7A.
- o "Dream of Deregulation Gets Rude Awakening," **Rocky Mountain News**, April 18, 1988, at 39.
- o "Re-regulate Trucks for Safety," **Journal of Commerce**, April 15, 1988.
- o "Needless Fright on the Highway," **Cleveland Plain Dealer**, April 14, 1988, at 5-C.
- o "Reagan's Sad Legacy On Transportation," **Houston Chronicle**, April 10, 1988, at 6-6.
- o "Small Towns Are Withering," **Denver Post**, Jan. 2, 1988, at 4B.
- o "Life Since Deregulation: It Means Paying Much More for Much Less," **Des Moines Register**, Dec. 30, 1987.
- o "Damage Deep in First Decade of Deregulation," **Tampa Tribune**, December 27, 1987, at 1C.
- o "With Deregulation, Big Get Bigger," **Philadelphia Inquirer**, Dec. 19, 1987, at 9A.
- o "Deregulation's First Decade," **Journal of Commerce**, Dec. 18, 1987, at 8A.
- o "Punishing Smallness," **Cleveland Plain Dealer**, Dec. 12, 1987, at 15A.
- o "Fear of Flying Frequently," **Newsweek**, Oct. 5, 1987.
- o "The Crowded, Dangerous Skies of Airline Deregulation," **Seattle Times**, Sept. 4, 1987, at A1.
- o "Cross Your Fingers, Hope Not to Die," **Chicago Tribune**, Aug. 23, 1987, at 27.
- o "Airline Safety Victim of Deregulation," **Houston Post**, Aug. 24, 1987, at 3B.
- o "The Discomforting Turbulence of Airline Deregulation," **Tampa Tribune** Aug. 9, 1987, at 1C.

PAUL STEPHEN DEMPSEY/RESUME

Page 5

EDITORIALS (Continued)

- o "Deregulation Brings Flying Low," Rocky Mountain News, Aug. 9, 1987, at 37.
- o "The Carnage of Airline Deregulation," Houston Chronicle, July 30, 1987, at 27.
- o "Consumers Pay More to Receive a Lot Less," USA Today, July 16, 1987, at 8A.
- o "Global Strategy Needed to Fight Terrorism," Dallas Times Herald Jan. 17, 1987, at A-13.
- o "Consolidation a Destructive Trend," Denver Post, Dec. 6, 1986, at 4B.
- o "Birth of the Monster Airlines," Traffic World, Dec. 1, 1986, at 77.
- o "Protecting the Innocent from the Exclusionary Rule," Denver Post, Oct. 18, 1986, at 6B.
- o "Deregulation Stranding Residents of the Lone Prairie," Rocky Mountain News, Sept. 14, 1986, at 73.
- o "Deregulation's Toll Is Rising," Denver Post, Sept. 4, 1986, at 5B.
- o "Deregulated Skies Unfriendly to Small Airlines," Rocky Mountain News, May 25, 1986, at 77.
- o "Deregulation Would Clog Transportation Industry," Rocky Mountain News, June 4, 1984, at 34.
- o "Deregulation: The Great American Aviation Catastrophe," Air Cargo World, March 1984, at 44.
- o "Airline Deregulation's Hostile Skies," Denver Post, Oct. 17, 1983, at 3B.
- o "Stormy Skies of Deregulation," Chicago Tribune, Oct. 14, 1983, at 19.
- o "Affordability, Safety of Airlines May Suffer," Los Angeles Times, Oct. 11, 1983, at 7.
- o Column: "Law School Notes," Transportation Lawyers Association Your Letter of the Law (1980-present).
- o Column: "Trucking and the Law," Road Runner Country (1980-81).

OTHER PUBLICATIONS

- o "Let's Fly a Friendlier, Safer Sky," Wall Street Journal, Dec. 12, 1989, at A15.
- o "Deregulation of Airlines: The Bloom Is Off the Rose," Forum 79 (1989).
- o "Free Wheeling? A Reference for Economic Deregulation in the Trucking Industry," 17 Transportation Law Journal 167 (1988).
- o "The Interstate Commerce Commission: The First Century of Economic Regulation," 16 Transportation Law Journal 1 (1987).
- o "Legal Education on the Move - Law and Transportation at the University of Denver," 15 Transportation Law Journal 1 (1986).
- o "The Transportation Law Program," 9 Transportation Law Journal 1 (1979).
- o "U.S. Export Policy: New Directions," 9 Georgia Journal of International & Comparative Law 463 (1979).
- o "Motor Carrier Regulation by the ICC," National Academy of Sciences, Motor Carrier Economic Regulation 618 (1978).

SPEECHES, PAPERS AND TESTIMONY DELIVERED BEFORE SEMINARS, CONFERENCES, REGULATORY AGENCIES AND LEGISLATIVE COMMITTEES

1990 Transportation Law Institute, San Francisco, California; Section on Canadian-American Cooperation and Section on Aviation & Space Law, Ass'n of American Law Schools, San Francisco, California; National Press Club, Washington, DC; DU Mile High Alumni, Denver Colorado; Colorado Springs Bar Ass'n, Colorado Springs, Colorado; Weber Aircraft Aviation Conference, Los Angeles, California; University of North Dakota Center for Aerospace Sciences, Grand Forks, ND.

1989 Michigan House of Representatives Transportation Committee, Lansing, Michigan; California Public Utilities Commission, San Francisco, California; Section on Graduate Programs, Ass'n of American Law Schools Annual Meeting, New Orleans, Louisiana; Pennsylvania Public Utilities Commission, Harrisburg, Pennsylvania; Western Social Sciences Ass'n Annual Meeting, Albuquerque, New Mexico; Southeastern Ass'n of Regulatory Utility Commissioners, Williamsburg, Virginia; Northern Illinois University School of Law, DeKalb, Illinois; BN General Chairmans Ass'n Annual Meeting, Denver, Colorado; Michigan Bar Ass'n, Lansing, Michigan; University of North Dakota Center for Aerospace Sciences, Grand Forks, N.D.; Canadian Transport Lawyers Ass'n Annual Meeting, Toronto, Canada.

1988 Air & Space Law Section, Ass'n of American Law Schools Annual Meeting, Miami, Florida; US West Academic Seminar, Keystone, Colorado; National Conference of State Transportation Specialists, 30th Annual Meeting, St. Louis, Missouri; Transportation Lawyers Association 51st Annual Meeting, Ft. Lauderdale, Florida; Second International Education Conference, American Society of Transportation and Logistics and Delta Nu Alpha Transportation Fraternity, St. Louis, Missouri; Dudley-Gordon Seminar in Transportation Regulation, Syracuse University, Syracuse,

PAUL STEPHEN DEMPSEY/RESUME

Page 6

SPEECIES, PAPERS AND TESTIMONY DELIVERED BEFORE SEMINARS, CONFERENCES, REGULATORY AGENCIES AND LEGISLATIVE COMMITTEES (Continued)

New York; NARUC Biennial Regulatory Information Conference, Columbus, Ohio; California Public Utilities Commission, San Francisco, California; British Columbia Motor Carrier Commission, Vancouver, British Columbia.

1987 American Bar Ass'n, Section on Administrative Law, Long Boat Key, Florida; National Ass'n of Regulatory Utility Commissioners 99th Annual Convention and Regulatory Symposium, New Orleans, Louisiana; Duclos-Gordon Seminar in Transportation Regulation, Syracuse University School of Management, Syracuse, New York; College of Business, Boise State University, Boise, Idaho; First International Education Conference, American Society of Transportation and Logistics and Delta Nu Alpha Transportation Fraternity, San Jose, California; Western Conference of Public Service Commissioners, Durango, Colorado; Senate and House Committees, Legislature of the State of Texas, Austin, Texas; North Dakota State University, Fargo, North Dakota; University of Colorado, Boulder, Colorado; Delta Nu Alpha Transportation Fraternity, Denver, Colorado; Rocky Mountain Chapter of the Transportation Practitioners Association, Denver, Colorado; Colorado Bar Ass'n 89th Annual Convention, Colorado Springs, Colorado.

1986 Canadian Transport Lawyers Ass'n, Annual Meeting, Vancouver, British Columbia; Mid-Continent Assn. of American Law Schools, Annual Meeting, Keystone, Colorado; American Society of Transportation & Logistics, Chicago, Illinois; Colorado Senate Transportation Committee, Denver, Colorado; Intermountain Chapter of the Association of Transportation Practitioners, Salt Lake City, Utah; Delta Nu Alpha Transportation Fraternity, 46th Annual International Education Conference, Orlando, Florida; Annual Transportation Conference of the Fertilizer Institute, San Antonio, Texas.

1985 Delta Nu Alpha Transportation Fraternity, 45th Annual International Education Conference, San Antonio, Texas; Colorado Senate Transportation Committee, Denver, Colorado; Rocky Mountain Chapter of Delta Nu Alpha, Denver, Colorado.

1984 Transportation Practitioners Ass'n, 7th Western Transp. Seminar, San Francisco, California; National Retail Merchants Ass'n., 63rd Annual Traffic Conference, Denver, Colorado; Transportation Lawyers Assn., Annual Conference, Williamsburg, Virginia; Colorado Finance Council, Denver, Colorado; Iowa Public Utilities Commission, Des Moines, Iowa; University of North Dakota School of Law, Grand Forks, North Dakota.

1983 Shippers National Freight Claims Council, 9th Annual Meeting, Orlando, Florida; Forward America, Organizational Meeting, Little Rock, Arkansas; National Conference of State Transportation Specialists, 25th Annual Meeting, Reno, Nevada; American Trucking Ass'n., Interstate Carriers Conf. Annual Meeting, Durango, Colorado; Iowa Trucking Ass'n., Annual Meeting, Cedar Rapids, Iowa.

1982 Colorado Finance Council, Denver, Colorado; Rocky Mountain Chapter of Transportation Practitioners Ass'n, Denver, Colorado; American University Washington College of Law, Washington, D.C.

1981 Chicago Traffic Club, Chicago, Illinois; National Council on Physical Distribution Management, Houston, Texas; Motor Carrier Lawyers Assn., Annual Meeting, Kona, Hawaii.

1980 Transportation Law Institute, Keystone, Colorado; Ohio Northern University School of Law, Ada, Ohio.

1979 ICC Practitioners Assn., Denver, Colorado; Delta Nu Alpha, Denver, Colorado.

1978 Vanderbilt University School of Law, Nashville, Tennessee.

1977 Economic Development Council of the New Orleans Area, New Orleans, Louisiana.

OTHER ACTIVITIES

- o Director, University of Denver Transportation Law Program (1979-present).
- o Faculty Editor, Transportation Law Journal (1979-present).

PAUL STEPHEN DEMPSEY/RESUME

Page 7

OTHER ACTIVITIES (Continued)

- o Chairman, Section on Air & Space Law, Association of American Law Schools (1989-1990).
- o Vice Chairman, Transportation Committee of the Administrative Law Section of the American Bar Association (1988-present).
- o Chairman of the Board of Governors of the Certified Claims Professional Accreditation Council, Inc. (1981-83) and co-founder of that organization; member of the Board of Governors (1981-present).
- o Member, Commercial Board of Arbitrators, American Arbitration Association (1987-present).
- o Guest Commentator, "Your Right to Say It," KWGN-TV, Channel 2, Denver (1986-present).
- o President and Member of the Board of Directors, Citizens for Responsible Transportation, Inc. (1984-1986).
- o Member of the Board of Advisors, International Aerospace Institute (1982-1986).
- o Member of the Governor's Special Committee on Colorado Public Utility Commission Appointments (1988-1999).
- o Consultant to the Colorado Faculty/State Oil Shale Review Program, Center for Environmental Sciences, University of Colorado at Denver (1979-1981).
- o Judge for the Jessup International Moot Court Competition, final rounds, at the Annual Meeting of the American Society of International Law in Washington, D.C. (1980).
- o Current or former member of the American Bar Association, the American Society of International Law, Transportation Lawyers Association, Transportation Practitioners Association, Transportation Research Forum, Delta Nu Alpha Transportation Fraternity, Western Social Science Association, Canadian Transport Lawyers Association, Federal Bar Association, Colorado Bar Association, Denver Bar Association, and Order of St. Ives.
- o Appeared on the following broadcast networks: ABC Radio, Australian Broadcasting Company, Blenot, Business Radio Network, CBS Radio, CBS This Morning, CNBC, CNN Crossfire, CNN News, Financial News Network Market Wrap, National Public Radio, NBC Today, NBC Radio, Newstalk Radio Network, Newweek On Air, Pacific Public Radio, PBS, Radio New Zealand, The Travel Channel, Unistar Radio Network, Voice of America.
- o Quoted by the following news wire services: Associated Press, Knight-Ridder, Los Angeles Times, Newhouse Newspapers, Reuters, United Press International.
- o Quoted by the following periodicals: Airport Magazine, Atlanta Constitution, Aviation Daily, Baltimore Sun, Boston Globe, Business Week, Christian Science Monitor, Dallas Morning News, Denver Post, Financial Post (Canada), Grand Forts Herald, Kansas City Star, Los Angeles Times, Minneapolis Star Tribune, National Business Review (New Zealand), New York Times, New York Newsday, Newsweek, Omaha World Herald, Parade, Philadelphia Inquirer, Rocky Mountain News, St. Louis Post-Dispatch, Sydney Sun Herald (Australia), Times Picayune (New Orleans), Toronto Star & Tribune, USA Today, Wall Street Journal, Washington Times, Washington Post, Washington Post National Weekly Edition.
- o Interviewed on the following television stations: KCNC-TV (Denver), KMGH-TV (Denver), KPDX-TV (San Francisco), KRMA-TV (Denver), KSTP-TV (Minneapolis/St. Paul), KUSA-TV (Denver), KWGN-TV (Denver), Channel 9 (Australia), Channel 10 (Australia).
- o Interviewed on the following radio stations: Radio 2BL (Sydney, Australia), Radio 2SER (Sydney, Australia), KAMU-AM (Washington, DC), KBCO-AM & FM (Denver), KBEN-AM (Los Angeles), KBOL-FM (Boulder), KBX-AM (Denver), KCFR-FM (Denver), KHOW-AM (Denver), KLZ-AM (Denver), KMOX-AM (St. Louis), KNUS-AM (Denver), KOA-AM (Denver), KYGO-AM (Denver), WEEL-AM (Boston), WILL-AM & FM (Chicago), WNEW-AM (New York), WNTR-AM (Washington, DC), WNWS-AM (Miami), WXYT-AM (Detroit).
- o Courses taught: Administrative Law, Constitutional Law, Decision Process (Legal Method), International Business Transactions, International Economic Law, International Transportation Law, Regulated Industries, Tort, Transportation Law.
- o Additional Teaching Interests: Antitrust, and other International Law courses.
- o Biography published in Who's Who in American Law, Who's Who in the West, Who's Who in Colorado, Who's Who in U.S. Executives, Directory of Distinguished Americans, Directory of American Scholars, Community Leaders of America, Personalities of America, Dictionary of International Biography, The International Who's Who of Intellectuals, the International Directory of Distinguished Leadership, The International Who's Who of Contemporary Achievement, Men of Achievement, Five Thousand Personalities of the World, International Register of Profiles, Personalities of the Americas.
- o References and writing samples are available upon request.

EXHIBIT A

1-3377037

ORIGINAL

BEFORE THE
INTERSTATE COMMERCE COMMISSION
WASHINGTON, D.C.

Finance Docket No. 31993

SAN JOAQUIN VALLEY RAILROAD CO.
-- LEASE AND OPERATE EXEMPTION --
SOUTHERN PACIFIC TRANSPORTATION COMPANY
AND VISALIA ELECTRIC RAILROAD COMPANY

VERIFIED NOTICE OF EXEMPTION
OF
SAN JOAQUIN VALLEY RAILROAD CO.

SAN JOAQUIN VALLEY RAILROAD CO.

By its attorney,

Fritz R. Kahn
Suite 700
The McPherson Building
901 15th Street, N.W.
Washington, D.C. 20005-2301
(202) 371-6084

Of Counsel:

VERNER, LIPPERT, BERNHARD,
McPHERSON AND HAND, CHARTERED
Suite 700
The McPherson Building
901 15th Street, N.W.
Washington, D.C. 20005-2301
(202) 371-6000

Dated: December 20, 1991

16, 1991

BEFORE THE
INTERSTATE COMMERCE COMMISSION
WASHINGTON, D.C.

Finance Docket No. 31993

SAN JOAQUIN VALLEY RAILROAD CO.
-- LEASE AND OPERATE EXEMPTION --
SOUTHERN PACIFIC TRANSPORTATION COMPANY
AND VISALIA ELECTRIC RAILROAD COMPANY

VERIFIED NOTICE OF EXEMPTION
OF
SAN JOAQUIN VALLEY RAILROAD CO.

The San Joaquin Valley Railroad Co. ("SJVR"), pursuant to
49 C.F.R. 1150.31, et seq., states, as follows:

1. Applicant's name and address:

San Joaquin Valley Railroad Co.
P. O. Box 937
Exeter, CA 93221

SJVR is a newly organized State of California corporation,
having received its certificate of incorporation on November 27,
1971. SJVR is a subsidiary of Kyle Railways, Inc., and
contemporaneously being filed in Finance Docket No. 31994, Kyle
Railway, Inc.--Continuance in Control Exemption--San Joaquin
Valley Railroad Co., is a continuance-in-control Notice of
Exemption.

2. Applicant's representative:

Fritz R. Kahn
Verner, Lipfert, Bernhard, McPherson and Hand
Suite 700, The McPherson Building
901 15th Street, N.W.
Washington, D.C. 20005
(202) 371-6084

REC-73 3 10 1991

- 2 -

3. Agreement:

SJVR has reached an agreement in principle with the Southern Pacific Transportation Company ("SP") and Visalia Electric Railroad Company ("VE") for SJVR to lease, pending finalization of purchase agreements, and to operate certain railroad lines and/or grants of bridge and/or local trackage rights of the SP and VE on certain lines of The Atchison, Topeka and Santa Fe Railway Company in Fresno, Tulare, Kern and Kings Counties, California.

4. Operator:

The operator of the leased lines and/or grants of bridge and/or local trackage will be by SJVR. Some of the lines to be leased and operated by SJVR, however, have not generated sufficient revenue freight to justify continued operation of them, and, unless there were significant improvements in the traffic moving over the lines in the near future, SJVR will seek the Commission's authorization to discontinue operations over such lines, coupled with requests of the SP and/or VE, as the case may be, to abandon the properties.

5. Summary of proposed transaction:

a. Lessors' names and addresses:

Southern Pacific Transportation Company
One Market Plaza
San Francisco, CA 94105

Visalia Electric Railroad Company
One Market Plaza
San Francisco, CA 94105

- 3 -

b. Consummation date:

On or after December 31, 1991

c. Milepost designations:

(1) The railroad lines which will be leased by SJVR from the SP or VE are, as follows:

(a) Exeter Branch: Between Milepost 206.15 (ES 5963+58) near Fresno, CA, and Milepost 308.64 at Famoso, CA.

(b) Coalinga Branch: Between Milepost 240.15 (ES 23+00.0) at Goshen Junction, CA, and end of line at Milepost 293.80 near Turk, CA.

(c) Stratford Branch: Between Milepost 263.44 at Rossi, CA, and end of line at Milepost 271.69 at Stratford, CA.

(d) Visalia Branch: Between Milepost 246.01 (ES 3+00.0) at Goshen Junction, CA, and Milepost 262.67 at Exeter, CA.

(e) Clovis Branch: Between Milepost 206.15 near Fresno, CA, and Milepost 206.99 and between Milepost 212.50 and Milepost 223.15 near Clovis, CA.

(f) Richgrove Branch: Between Milepost 295.01 at Richgrove, CA, and Milepost 299.17 at Jovista, CA.

(g) Visalia Electric Railroad Company: Between Milepost 0.00 at Exeter, CA, and the end of line at Milepost 1.13 (ES37+63.5) near Citro Junction, CA.

(2) The grants of trackage rights to be leased by SJVR from the SP, authorizing operations over the ATSF, including

- 4 -

its subsidiary, Fresno Interurban Railway Company, which is not a Commission regulated railroad, are, as follows:

(a) Exeter Branch (Lacjac) Trackage Rights: Between Milepost (SP) 228.05 at Lacjac, CA, and Milepost (SP) 229.20 at Lacjac, CA.

(b) Clovis Branch (Fresno Interurban Railway Company) Trackage and Switching Rights: Between Milepost (ATSF) 996.8 and Milepost (ATSF) 999.67 (trackage rights only) and between Milepost (FI) 0.00 and Milepost (FI) 5.13.

(3) The railroad lines which will be leased by SJVR from VE are between Milepost 0.00 at Exeter, CA, and Milepost 1.13 (ES 37+63.5).

(4) The railroad lines on which SJVR is assuming SP rights and which are jointly owned by SP and ATSF are, as follows:

(a) Arvin Branch: Between Milepost 316.80 ES 12+00.0) at Magunden, CA, and MP 333.55 at Arvin, CA.

(b) Oil City Branch: Between Milepost 308.74 (ES 1+000.0) at Oil Junction, CA, and Milepost 312.50 at Maltha, CA.

(5) The trackage rights to SJVR for operations over the SP are between Milepost 196.0 near Biola Junction, CA, and Milepost 316.6 at Magunden, CA.

- 5 -

d. Mileage:

The total miles of main-line railroad line, trackage rights and trackage and/or switching rights to be leased by SJVR from the lessor railroads are, as follows:

(1) SP main-line:	206.18
SP trackage rights:	126.88
(2) Joint SP & ATSF main-line	20.51
(3) VE main-line	1.13
Total	354.70

6. Maps:

Maps of the railroad lines and/or grants of trackage rights to be leased, showing the origins, termini, stations, cities and counties, all in California, are attached.

7. Environmental certification:

Since the proposed transaction is an acquisition by lease of railroad lines and/or grants of trackage rights under a class exemption from the provisions of 49 U.S.C. 10901 which will result in no significant changes in railroad operations, that is, no increase in rail traffic of more than fifty percent or three trains a day on any segment of rail line or a twenty percent increase of rail yard activity, no environmental documentation is required, pursuant to 49 C.F.R. 1105.6(c)(2). Similarly, since the proposed transaction will not result in the disposition or alteration of properties subject to Commission jurisdiction that are 50 years old or older, no historic report is required, pursuant to 49 C.F.R. 1105.8(b).

- 6 -


8. Revenue certification:

The projected revenues of the SJVR will not exceed those of a Class III railroad.

Respectfully submitted

SAN JOAQUIN VALLEY RAILROAD CO.

By its attorney,



Fritz R. Kahn
Suite 700
The McPherson Building
901 15th Street, N.W.
Washington, D.C. 20005-2301
(202) 371-6084

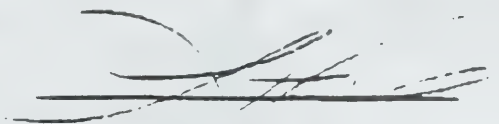
Of Counsel:

VERNER, LIIPFERT, BERNHARD,
McPHERSON AND HAND, CHARTERED
Suite 700
The McPherson Building
901 15th Street, N.W.
Washington, D.C. 20005-2301
(202) 371-6000

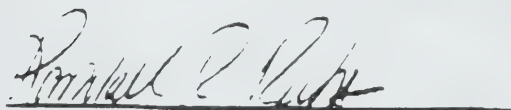
Dated: December 20, 1991

VERIFICATION

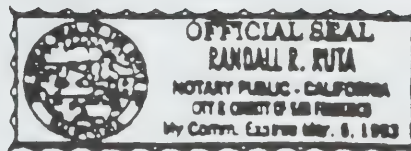
Lynn T. Cecil, President of the San Joaquin Valley Railroad Co., and being authorized to make this representation on its behalf, declare under penalty of perjury that I have read the foregoing Notice of Exemption and attest that its factual assertions are true and correct to the best of my knowledge, information and belief.


Lynn T. Cecil

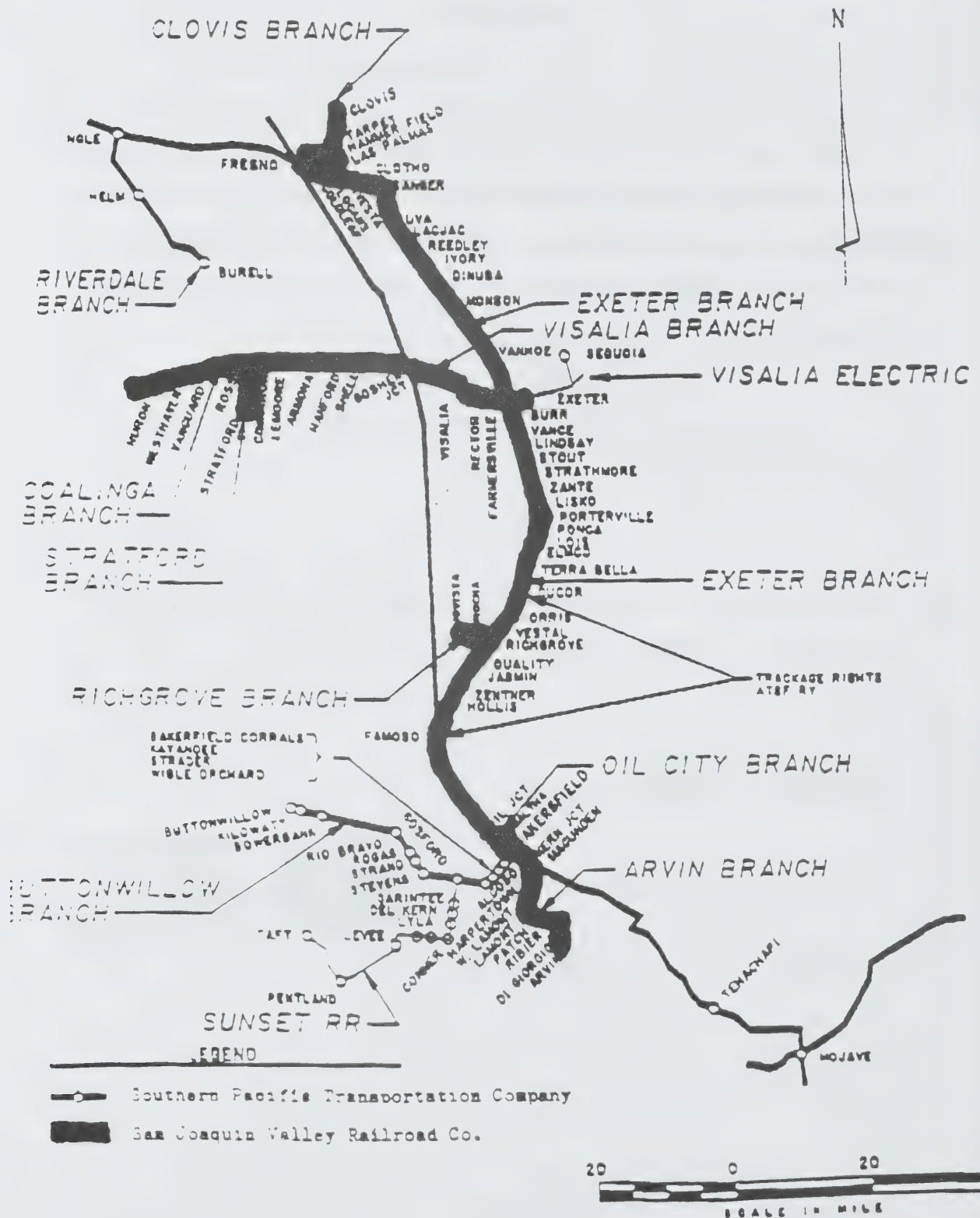
Subscribed and sworn to before me
this 14th day of December, 1991.



Notary Public



My Commission expires: 2-5-93



San Joaquin Valley Railroad Co.

CAPTION SUMMARY

BEFORE THE
INTERSTATE COMMERCE COMMISSION
WASHINGTON, D.C.

Finance Docket No. 31993

SAN JOAQUIN VALLEY RAILROAD CO.
-- LEASE AND OPERATE EXEMPTION --
SOUTHERN PACIFIC TRANSPORTATION COMPANY
AND VISALIA ELECTRIC RAILROAD COMPANY

The San Joaquin Valley Railroad has filed a Notice of Exemption to acquire by lease certain railroad lines of the Southern Pacific Transportation Company, namely, the Exeter Branch, Coalinga Branch, Stratford Branch, Visalia Branch, Clovis Branch and Richgrove Branch and a portion of the Visalia Electric Railroad Company, and by lease of grants of trackage rights authorizing operations over certain railroad lines of The Atchison, Topeka and Santa Fe Railway Company, namely, the Exeter Branch and Clovis Branch and other railroad lines in Fresno, Tulare, Kern and Kings Counties, California. Comments must be filed with the Commission and served on Fritz R. Kahn, Esq., Suite 700, 901 15th Street, N.W., Washington, D.C. 20005, (202) 371-6084. Contemporaneously with this filing a Notice of Exemption for the continuation of control of The San Joaquin Valley Railroad by Kyle Railways, Inc., is being filed in Finance Docket No. 31994.

The Notice of Exemption is filed under 49 C.F.R. 1150.31. If the Notice of Exemption contains false or misleading

EXHIBIT B

STATISTICS OF REGIONAL AND LOCAL RAILROADS



Economics and Finance Department
Association of American Railroads
988

ORGANIZATION AND STRUCTURE

PROFILE OF THE RAIL INDUSTRY BY TYPE OF RAILROAD

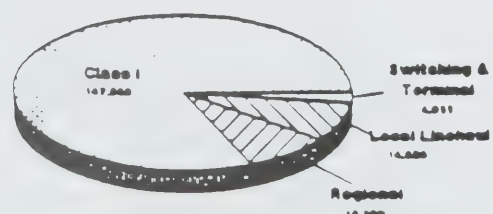
TYPE OF RAILROAD	NUMBER	MILES	EMPLOYEES	REVENUE (\$000) ²
Class I	18	147,568	235,814	25,802,885
Regional	27	15,100	10,927	966,050
Local				
Linehaul	285	14,534	6,536	666,238
Switching & Terminal ¹	172	4,011	9,217	622,153
TOTALS	502	181,213	262,494	28,057,326
Class I	4 %	82 %	90 %	92 %
Regional	5	8	4	4
Local				
Linehaul	57	8	2	2
Switching & Terminal	34	2	4	2
TOTALS	100 %	100 %	100 %	100 %

¹ While identified separately herein, Switching and Terminal railroads are considered to be Local railroads.

² Revenue for some Regional and Local railroads has been estimated.



NUMBER OF RAILROADS



MILES OF ROAD

EXHIBIT C

Employees' Exhibit No. 5

BEFORE THE PRESIDENT'S EMERGENCY BOARD

NO. 219

Robert O. Harris, Chairman
Richard R. Kasher, Member
Arthur Stark, Member

IN RE: HEALTH AND WELFARE

ANALYSIS OF
FREIGHT RAILROAD
OPERATING EXPENSES
AND THE ROLE OF
LABOR COSTS

FILED ON BEHALF OF

COOPERATING RAILWAY LABOR ORGANIZATIONS

THOMAS R. ROTH

The Labor Bureau, Inc.
1101 Fifteenth Street, N.W.
Suite 1010
Washington, D.C. 20005
(202) 296-7420

VII. NUMBER OF EMPLOYEES AND MAN-HOURSCLASS I LINE-HAUL RAILROADS

1936 -- 1988

Year	Employees	Index (1936=100)	Man-Hours	Index (1936=100)
1936	1,065,624	100.0	2,675,345,058	100.0
1941	1,139,925	107.0	2,989,787,669	111.8
1945	1,419,505	133.2	3,979,637,108	148.8
1950	1,220,471	114.5	2,876,590,786	107.5
1955	1,058,216	99.3	2,503,417,664	93.6
1960	780,444	73.2	1,840,589,947	68.8
1965	639,961	60.1	1,564,736,169	58.5
1970	566,182	53.1	1,378,711,403	51.5
1971	544,133	51.1	1,304,173,467	48.7
1972	526,661	49.4	1,276,783,561	47.7
1973	520,111	48.8	1,279,029,795	47.8
1974	525,177	49.3	1,279,945,954	47.8
1975	487,789	45.8	1,169,489,000	43.7
1976	482,882	45.3	1,167,624,000	43.6
1977	482,771	45.3	1,167,690,000	43.6
1978	471,119	44.2	1,150,336,000	43.0
1979	474,501	44.5	1,163,725,000	43.5
1980	458,322	43.0	1,108,185,000	41.4
1981	436,197	41.0	1,045,944,000	39.1
1982	418,904	39.6	898,991,000	33.6
1983	422,110	40.2	778,431,000	29.1
1984	423,130	40.3	794,957,000	29.7
1985	401,679	38.3	738,701,000	27.6
1986	375,817	35.9	671,331,000	25.1
1987	348,105	33.3	620,275,000	23.2
1988	335,550	32.1	594,752,000	22.2

NOTE: Data excludes METRAK and Auto-Train.

Source of basic data: ICC, AAR

1010-7-2

THE LABOR BUREAU, INC.

XIV. TRAFFIC DENSITYCLASS I LINE-HAUL RAILROADS1973 -- 1988

Year	Gross Freight Ton-Miles (000)	Revenue Freight Ton-Miles (000)	Miles Of Railroad Operated In Freight Service	Gross Ton-Miles Per Mile Of Road Operated (000)	Revenue Ton-Miles Per Mile Of Road Operated (000)
1973	1,054,337,806	851,808,610	207,211	9,915	4,111
1974	1,050,821,427	850,960,671	206,597	9,925	4,119
1975	1,051,998,481	754,252,000	205,732	9,002	3,666
1976	1,055,220,220	794,059,000	197,594	9,895	4,019
1977	1,011,374,880	826,292,000	197,485	10,187	4,184
1978	1,039,809,720	857,921,481	191,917	10,629	4,470
1979	1,116,850,882	904,956,027	183,497	11,536	4,932
1980	1,128,200,901	918,958,115	176,769	12,039	5,199
1981	1,077,194,007	910,169,297	177,012	11,736	5,142
1982	915,472,002	797,758,616	173,656	10,457	4,594
1983	1,082,045,040	828,275,071	169,862	11,080	4,876
1984	1,059,663,978	921,541,592	165,221	12,466	5,578
1985	1,047,837,882	876,983,919	161,037	12,096	5,446
1986	1,021,027,000	867,722,221	155,315	12,439	5,587
1987	1,045,778,118	943,746,860	147,566	13,863	6,395
1988	1,081,114,808	996,182,107	141,264	15,068	7,052

Source: U.S. basic data, 1988, CAR

1910-7

THE LABOR BUREAU, INC.

EXHIBIT D

09/01/87

PROLIFERATION OF SHORT LINE

RAILROADS SINCE THE ENACTMENT OF STAGGERS

NAME	DATE BEGAN OPERATIONS	MILES	NUMBER OF EMPLOYEES ^{1/}
Aberdeen & Briar Patch Ry.	1984	14	12
Allegheny Railroad	1985	150	18
Altra Railroad	1985	5	3
Andalusia & Conecuh R.R.	1983	9	
Anthracite Ry.	1983	29	5
Appanoose County Community R.R.	1983	12	?
Ashland Railroad	1986	37	5
Ashtabula, Carson & Jefferson R.R.	1984	6	3
AT&L Railroad	1985	40	5
Austin, Todd & Ladd R.R.	1985	40	6
Batten Kill R.R.	1982	15	1
Bay Colony R.R. Corp.	1982	123	12
Bloomer Line, The	1985	16	1
Blue Mountain & Reading R.R.	1983	11	?

^{1/} Number of employees needed to operate newly formed railroad^{2/} Figures are estimates.

" " Figures unavailable.

Border Pacific R.R.	1984	32	5
Bornstein R.R.	1985	4	-
Brandywine Valley R.R.	1982	4	24
Brownsville & Rio Grande Int'l R.R.	1984	33	14
Buffalo Southern	1983	32	3
Burlington Junction Ry.	1985	2	2
C&J R.R.	1986	8	1
Cadillac & Lake City Ry.	1984	60	2
Cairo Terminal R.R.	1982	28	6
Caney Fork & Western R.R.	1983	61	10
Cape Cod & Hyannis R.R.	1981	40	31
Cedar Valley R.R.	1984	107	11
Central Louisiana & Gulf R.R.	1981	23	
Central Montana Rail	1985	66	
Chehalis Western R.R.	1980	164	22
Chicago Central & Pacific	1985	222	468
Chillicothe Southern R.R.	1986	35	
Cimarron River Valley Ry.	1985	26	2
Coe Rail	1984	8	
Colonel's Island Railroad	1980	10	
Colorado & Eastern Railroad	1982	60	
Columbia & Silver Creek R.R.	1982	10	
Copper Basin R.R.	1986	54	1
D&I R.R.	1982	110	0
Dakota, Minnesota & Eastern R.R.	1986	265	10044
Dakota Rail	1982	02	0
Dakota Southern Ry.	1985	02	1
Delaware Coast Line R.R.	1982	23	0

East Tennessee Ry. Corp.	1983	11	5
Eastern Shore R.R.	1981	70	60
Eureka Southern R.R.	1984	166	42
Fairmont & Western R.R.	1984	13	2
Falls Creek R.R.	1980	4	3
Farmrail Corp.	1981	89	7
Fore River Ry.	1986	3	6
Franklin County R.R.	1985	10	2
Golden Triangle R.R.	1981	16	6
Great River R.R.	1981	11	2
Gulf & Mississippi R.R. Corp.	1985	213	250
Horry County Ry.	1984	14	4
Huntsville & Madison County R.R. Auth.	1984	13	-
Huron & Eastern Railway	1986	83	9
Indian Creek R.R.	1982	9	
Indiana Hi-Rail Corp.	1981	56	14
Indiana Midland Railway	1985	28	1
Indiana R.R.	1986	109	20
Iowa Interstate R.R., Ltd.	1984	552	140
Iowa Northern R.R.	1981	146	21
J&J R.R.	1984	9	2
Jackson & Southern R.R.	1984	18	-
Jefferson Warrier R.R.	1985	11	11
Jersey Southern Ry.	1981	1	9
Keokuk Junction Ry.	1981	5	9
Kiamichi R.R. Co., Inc.	1982	210	
Knox & Kane R.R.	1982	8	1
Kyle R.R.	1982	106	60

Lackawanna Valley R.R.	1985	24	8
Landisville R.R.	1982	3	3
Little Rock & Western Ry. Corp.	1980	44	10
Louisiana & North West R.R.	1985	62	52
M Line R.R., The	1985	2	2
Mahoning Valley Railway, The	1982	22	25
MG Rail	1985	8	4
Midland Terminal Co., The	1983	8	29
Mid Louisiana Rail Corp.	1987	65	
Midsouth Rail Corp.	1986	474	295
Minnesota Valley Transp. Co.	1983	141	25
Mississippi Delta R.R.	1985	60	6
Montana Rail Link, Inc.	1987	830	250 ^{AA}
Morrisons Cove R.R.	1982	7	
Morristown & Erie Ry.	1982	15	12
Moxahala Valley Ry.	1983	32	6
MT Properties	1987	63	
Nash County R.R. Corp.	1985	19	4
Nashville & Ashland City R.R.	1980	26	20
Natchez Trace R.R.	1982	5	11
NDC R.R.	1985	2	0
New England Southern R.R.	1982	100	3
New Hampshire Northcoast Corp.	1986	32	12
New York Cross Harbor R.R. Term.	1983	10	10
Nicolet Badger Northern R.R.	1984	48	4
Nittany & Bald Eagle R.R.	1984	16	2
North Carolina Ports Ry. Commission	1981	6	16
North Shore R.R.	1984	11	

Northern Missouri H.R.	1984	125	5
Ohl-Rail Corp.	1982	39	4
Oklahoma, Kansas & Texas H.R.	1980	602	208
Old Augusta R.R.	1983	3	10
Otter Tail Valley R.R. Co.	1986	176	-
Paducah & Louisville Ry.	1986	311	270
Panther Valley R.R. Corp.	1983	19	9
Peoria, Peoria Heights & Western R.R.	1984	9	-
Pigeon River R.R.	1985	14	-
Pioneer Valley R.R.	1982	26	12
Pittsburgh & Lake Erie R.R. (sale)	1987	404	250 ^{AA} /
Plymouth Shortline Ltd.	1985	2	-
Pocono Northeast Ry.	1982	120	14
Port of Pend Oreille	1984	61	9
Port Royal R.R.	1985	25	3
Poseyville and Owensville R.R.	1987	11	-
Rarus Ry. Corp.	1985	25	11
Red River Valley & Western R.R.	1987	667	45 ^{AA}
Red Springs & Northern R.R.	1984	13	2
Rochester & Southern R.R., Inc.	1985	106	30 ^{AA}
Saltville R.R.	1982	5	1
San Diego & Imperial Valley R.R.	1984	111	12
Sequatchie Valley R.R.	1986	30	4
Shore fast Line	1981	44	6
Somerset Railroad Corp.	1983	17	-
St. Marias River R.R.	1980	115	23
Sterling Belt Line Ry.	1983	1	-
Tennken R.R.	1983	2	11

Texas North Western Ry.	1982	120	11
Tippecanoe R.R.	1980	16	2
Tonawanda Island R.R.	1983	3	2
Tradewater Railway	1982	92	8
Turtle Creek Industrial R.R.	1982	11	2
Twin State R.R. Corp.	1984	27	3
Vandalia R.R.	1983	4	4
Walking Horse & Eastern R.R.	1985	8	4
Washington Central Railroad	1986	600 ^{AA} /	250 ^{AA} /
Washington County Railroad Corp.	1980	14	4
Waterloo Ry.	1985	14	9
West Jersey Short Line	1985	18	9
West Shore R.R. Corp.	1983	12	8
West Tennessee Railroad	1984	43	40 ^{AA} /
Western Railroad Properties	1984	196	3
Willamette Valley R.R.	1980	7	12
Wilmington & Western R.R.	1984	11	30
Wisconsin & Calumet R.R.	1985	124	800 ^{AA}
Wisconsin & Southern R.R.	1980	147	3
Wisconsin Central R.R.	1987	1960	3
Wye Transp. Corp.	1984	1	3
Youngstown & Austintown Railroad	1985	5	
TOTAL		15,400 ⁺	1,600 ⁺

ANNEXE TC-3

DÉPOSÉ AUPRES
DU COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT
DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

TÉMOIGNAGE DE PAUL S. DEMPSEY
AU NOM DE LA
FRATERNITÉ DES PRÉPOSÉS A L'ENTRETIEN DES VOIES

Je m'appelle Paul S. Dempsey. J'ai obtenu mon diplôme de l'Université de Georgia en 1975 et j'ai obtenu mon doctorat en lois civiles à l'Institut du droit aérien et spatial de l'Université McGill à Montréal (Québec) en 1986. Depuis 1979, j'enseigne le droit à la Faculté de droit de l'Université de Denver, Denver (Colorado). En 1981-1982, j'occupais le poste de conseiller juridique auprès du président de l'Interstate Commerce Commission. J'ai à mon actif plusieurs livres dont le sujet porte sur les lois régissant les transports et l'économie, dont les répercussions de la dérèglementation sur l'industrie américaine du transport. J'ai publié quelques trente-six articles examinant les lois à cet égard. J'ai également témoigné auprès du Congrès américain sur différentes questions au chapitre du transport. L'appendice I contient une biographie détaillée.

J'apprécie énormément l'occasion qui m'est donné de comparaître devant vous afin de vous faire part de mon opinion, de celle de la Fraternité et de celle de l'ensemble des syndicats des chemins de fer sur les répercussions du développement incontrôlé des petites lignes aux Etats-Unis.

Ce n'est pas un geste posé par le Congrès, notre législature, qui a engendré le phénomène des petites lignes aux Etats-Unis. Ce dernier provient plutôt de l'interprétation novatrice en 1982, par l'Interstate Commission, de lois en vigueur. Knox & Kane R. Co. - - Gettysburg R. -- Petition for Exemption, 366 I.C.C. 439 (1982). Bien que Mlle Heather Gradison, présidente de l'organisme à l'époque, fit une fois allusion à ce phénomène comme à un "dividende inattendu" provenant de la

Staggers Rail Act, celui-ci ne se fondait sur aucune clause de cette loi, mais reposait plutôt sur l'interprétation par l'I.C.C. de "l'esprit" de cette loi, à savoir la dérèglementation.

La dérèglementation tel que perçue par l'I.C.C. était simple mais très efficace. Pratiquement tous les cas antérieurs à l'année 1980 relatifs aux ventes de lignes de chemins de fer mettaient en cause deux transporteurs ferroviaires existants et surgissait de l'Article 11343 de l'Interstate Commerce Act qui exigeait des transporteurs concernés qu'il se mettent d'accord sur des modalités visant à protéger les intérêts monétaires et la convention collective des employés concernés par la vente afin d'obtenir l'approbation de l'I.C.C.

Selon l'I.C.C., si elle parvenait à éliminer les exigences au chapitre de la protection de l'employé, c'est-à-dire si elle réussissait à "déréglementer" l'obligation qu'ont les chemins de fer de protéger leurs employés, les ventes des lignes monteraient en flèche. L'I.C.C. décida d'avoir recours à une clause de l'Article 10901 portant sur la construction de lignes de chemins de fer et sur la prolongation des lignes de chemins de fer par l'achat par un chemin de fer d'une ligne d'un autre chemin de fer. Cette clause permettait à l'I.C.C. de ne plus protéger les intérêts des employés lorsqu'il s'agissait d'approuver des sollicitations soumises en vertu de ces clauses. L'imposition d'une protection en vertu de l'Article 10901 était laissé à la discrétion de l'I.C.C. Bien que l'Article 10901 déclare expressément qu'il doit être mis à la disposition d'"un transporteur ferroviaire dispensant un moyen de transport relevant de la juridiction de l'interstate Commerce Commission", l'I.C.C. choisissait d'interpréter le libellé comme s'il ne s'appliquait qu'à des non-transporteurs ne dispensant pas de moyen de transport relevant de la juridiction de l'I.C.C. Bref, cette dernière limitait le recours à l'Article 10901 à des corporations créées dans le seul but d'acheter et d'exploiter une ligne de chemin de fer précise.

Tout d'abord, l'I.C.C. maintint qu'elle n'imposerait les exigences au chapitre de protection des employés que si les répercussions néfastes sur ces derniers étaient considérables et prouvées. Lorsqu'une telle preuve fut soumise dans le cas de la vente de pratiquement tout ce qui avait constitué le chemin de fer Gulf, Mobile et Ohio avant sa fusion avec l'Illinois Central (plus de 700 milles de ligne), l'I.C.C. refusa d'imposer les exigences de protection des employés en maintenant qu'elle n'agirait

ainsi que "lors de circonstances extraordinaires." Aux dires de l'I.C.C., cela ne s'est jamais produit.

Quant aux questions de pratique et de procédures, l'I.C.C. s'est complètement retirée de la scène régulatrice lorsqu'il s'agit de petites lignes. En 1985, l'I.C.C. créait une "exemption de classe" à l'intention de nouvelles entreprises désireuses de s'approprier des petites lignes de chemin de fer. Grâce à l'exemption de classe, les nouvelles corporations n'ont plus à obtenir une approbation préalable aux fins d'acquisition ou n'ont plus à se préoccuper d'obtenir une exemption préalable de cette dite approbation aux fins d'acquisition. Dorénavant, l'I.C.C. n'exige de ces entreprises bidons que de verser au dossier sept jours au préalable un avis d'intention d'achat de ligne. Après cette période de sept jours, l'approbation de la vente est automatique. Rien ne peut l'arrêter auprès de l'I.C.C. A moins que le requérant n'ait grossièrement menti à propos de faits matériels lors de sa sollicitation, personne ne peut faire révoquer cette approbation. Le document "A" constitue un exemple de la brièveté et de la rareté de l'information contenue dans une telle filière, à savoir un avis d'exemption relativement à la vente de 300 milles de lignes en Californie. L'avis de versement au dossier permet au non-transporteur de procéder sans que n'intervienne davantage l'I.C.C., sauf en regard de la publication au Registre fédéral d'une brève description de la transaction. En vertu de l'exemption de classe, le non-transporteur n'est pas tenu d'offrir un emploi au personnel du transporteur vendeur. De même, le transporteur vendeur n'est pas tenu de par la loi d'indemniser les employés qui se retrouveront sans travail à la suite de cette vente. Si les employés désirent obtenir une indemnisation, ils doivent soumettre après le fait "une pétition de révocation" de l'exemption visant à dispenser des avantages aux employés. Comme je l'ai déjà mentionné, jamais l'I.C.C. ne s'est rangé du côté de l'employé dans les cas qui nous occupent.

Malgré l'appui enthousiaste de l'American Short Line Railroad Association (dont l'effectif s'est accru de 200 à 300%), de la Regional Railroad Association (qui doit son existence au phénomène des petites lignes) et de l'Association of American Railroads (dont les membres ont réalisé d'énormes profits), cette nouvelle création de l'I.C.C. n'est pas une bénédiction parfaite.

Permettez-moi maintenant de scruter les aspects moins positifs des "petites lignes". Que ceci

serve d'avertissement à quiconque est d'avis que le développement incontrôlé de petites lignes est dans l'intérêt public. C'est faux.

Quelques petites lignes ont réussi. Parmi les nombreuses petites lignes et chemins de fer régionaux formées depuis la décision Knox & Kane de l'I.C.C., certains ont remporté, et continue de remporter, du succès et je présume que vous en entendrez parler, ou que vous en avez déjà entendu parler, par les partisans des petites lignes.

Le document "B" de ce témoignage est extrait d'un document intitulé Statistics of Regional and Local Railroads publié en 1988 par l'Association of the American Railroads. Il s'agissait de la preuve fournie par les transporteurs ferroviaires au United States Presidential Emergency Board no. 219, en septembre 1990.

Un diagramme décrivant les chemins de fer selon leur genre, le nombre de milles de ligne, le nombre d'employés, etc. se trouve à la page 3 du document "B". En divisant le nombre de milles par le nombre d'employés de chaque catégorie, nous pouvons déterminer le nombre moyen d'employés par mille de lignes. Voici comment cela fonctionne:

Genre de chemin de fer		Nombre d'employés par mille de lignes
Classe 1	-	1.6
Régional	-	.72
Local (petite ligne)	-	.44
Aiguillage et terminus	-	2.3

Le document "C" est un extrait d'un document soumis par les employés au Presidential Emergency Board no. 219. Les pages 19 et 26 de ce document contiennent des diagrammes qui reflètent les emplois de Classe 1 et le nombre de milles en 1982, année où l'I.C.C. initiait son expérience. En utilisant les mêmes méthodes de calcul, nous constatons qu'en 1982, les transporteurs de Classe I étaient dotés, en moyenne, de 2,18 employés par mille. Une étude menée en septembre 1987 révélait qu'à cette époque, et depuis 1980, 148 petites lignes et chemins de fer régionaux avaient été créés. Le millage total de ces chemins de fer s'élevait à environ 15 400 milles et l'on comptait

approximativement 4 600 employés (voir document "D" ci-joint), soit environ .3 employés par mille comparativement à 1.6 (en 1987) et à 2.18 (en 1982) employés par mille des chemins de fer de Classe 1. Cela signifie une perte nette de 20 040 à 38 952 emplois ayant des répercussions sur 24 640 à 43 120 cheminots de Classe 1.

Il y a pire encore. En 1986, par exemple, les Chemins de fer de Chicago et de Northwestern décidèrent de s'alléger de quelque 1 000 milles de lignes au nord des Etats-Unis. Une entreprise bidon appelée la Dakota, Minnesota and Eastern fut créée par "achat" et exploite la ligne. Le C&NW finança le DM&E; les gestionnaires intermédiaires du C&NW "prirent leur retraite" et furent embauchés par le DM&E qui parcoururent sans tarder les 10 000 milles de cette région des Etats-Unis peu peuplée informant les employés de C&NW (certains détenant 40 années de service ou plus) qu'ils se retrouveraient sans emploi une fois la vente finalisée; de ne pas compter sur leur syndicat puisque ce dernier serait aboli; et, que s'ils démissionnaient du C&NW et se désistaient de tout droit ou réclamation dont ils pourraient se prévaloir aux termes de la convention collective signée avec le C&NW, le DM&E envisagerait alors de les embaucher à un taux de rémunération moindre.

Le choix était mince pour ces employés, compte tenu de leur âge, de leur spécialisation et de la pénurie d'emplois dans un rayon de cent milles. Je suppose que ceux qui dénichèrent un emploi chez DM&E se considèrent chanceux.

Privés de leur droits aux termes de la convention collective, ils devenaient des employés devant accepter les salaires que la direction voulaient bien verser et effectuant les tâches selon ce qu'avait décidé la direction.

Les portes-parole de l'I.C.C. prétendent souvent que, exception faite de son programme de petites lignes, la majeure partie du millage vendu aurait été abandonné. En septembre 1987, plus de la moitié de la longueur du réseau vendu n'aurait pu être abandonné, et ce en dépit des abrogations libérales à la Staggers Act sous l'égide de l'Interstate Commerce Act; cette longueur de réseau comprend les lignes DM&E mentionnées auparavant; le 2 000 milles du Wisconsin Central, le 830 milles du Montana Rail Link, le 772 milles du Chicago Central and Pacific, le 713 milles du Gulf and Mississippi,

le 656 milles du Red River Valley & Western, le 631 milles de Chicago, Missouri and Western (vendu subséquemment pièce à pièce après sa faillite à la suite du financement par action), le 552 milles du Iowa Interstate, le 474 milles du chemin de fer MidSouth, le 433 milles du Washington Central et la liste continue (voir document "D").

Outre des répercussions directes sur les emplois et les revenus, le programme américain des petites lignes sert de véhicule afin d'exercer des pressions sur notre Congrès visant à éliminer un certain nombre de décrets relativement aux employés parce que, selon les petites lignes, ils sont trop onéreux pour qu'elles s'y conforment ou ne conviennent pas à leur mise en application. Les décrets auxquels s'opposent les petites lignes comprennent la Railway Labor Act, la Railroad Retirement Act, la Railroad Unemployment Insurance Act et la Federal Employers' Liability Act (permettant au personnel de poursuivre l'employeur lors de négligence causant des blessures à un employé). On déploie également des efforts afin que l'I.C.C. augmente les critères au chapitre des revenus afin que les transporteurs ferroviaires répondent aux exigences de la Classe I et de la Classe II, ce qui aurait pour effet de permettre à certaines des plus grandes petites lignes de répondre aux exigences de la Classe III aux normes de sécurité moindres. Bien sûr, la plupart des petites lignes sont déjà des transporteurs de Classe III; ces lignes sont donc passées de normes de sécurité de Classe I à des normes de sécurité de Classe III.

Il n'est pas surprenant, mais plutôt malheureux, que l'absence de règles de l'I.C.C. ait mené les chemins de fer pour qui une amélioration des profits prend préséance sur les répercussions sur le service ou l'ensemble du réseau ferroviaire américain à commettre des abus. En voici quelques exemples.

Transactions par action:

Chemin de fer de Pittsburgh et du lac Erie

PLECO Inc. acheta en 1979 le Pittsburgh and Lake Erie R.R. Co. ("P&LE") qui avait toujours été rentable, pour environ 60 millions de dollars. PLECO fut formé par quatre personnes qui avaient chacune investi de 160 \$ à 255 \$ dans la nouvelle entreprise et par Beloit Corporation qui investissait

11 millions de dollars dans PLECO. L'acquisition du P&LE se fit par l'entremise d'un rachat par action au cours duquel les fonds nécessaires à l'achat étaient obtenus au moyen d'un prêt garanti par l'ensemble des avoirs du P&LE. A la suite de la transaction, les quatre investisseurs obtenaient le de 8,4% à 13,4% du P&LE pour des investissements de l'ordre de 160 à 255 \$. Le P&LE encourut des pertes à la suite de l'affaissement de l'industrie de l'acier à Pittsburgh et se retrouva alors confronté à une réorganisation de la dette avec ses créiteurs; il s'entendit avec ses employés pour réduire les taux de salaire et les heures de travail. En 1986, Beloit vendait toutes ses actions PLECO aux gestionnaires, dépositaires d'enjeux. En 1987, le P&LE tenta de vendre tous ses avoirs à une petite ligne pour la somme de 75 millions de dollars; la main-d'oeuvre étant sabrée de deux tiers sans indemnisation et les taux de salaire du personnel détenant encore un emploi étant réduit de 15%, une grève fut déclenchée. Après multiples années de litiges et de négociations, certaines composantes du P&LE ont été vendues; ce dernier a été réorganisé, entraînant une réduction de deux tiers de la main-d'oeuvre. Les employés mis-à-pied peuvent se prévaloir d'indemnités de cessation d'emploi. Même si le P&LE aurait probablement ressenti l'affaissement de l'économie de Pittsburgh, la dette contractée en vue du rachat par action a gravement empiété sur sa capacité à surmonter cette adversité.

La compagnie de chemin de fer de Chicago, Missouri et Western

La compagnie de chemin de fer de Chicago, Missouri et Western ("CMW") fut créée en tant que non-transporteur auxiliaire de la Venango River Corporation ("Venango"), un trust de valeur qui contrôlait déjà un autre transporteur de petites lignes, à savoir la compagnie de chemin de fer de Chicago, South Shore et South Bend. Grâce à la clause d'exemption prévue à l'Article 10901, le CMW achetait de la compagnie de chemin de fer Illinois Central Gulf ("ICG") 631 milles de lignes, allant de Chicago (Illinois) à St-Louis (Missouri) à destination de Kansas City (Missouri). L'exploitation débuta le 28 avril 1987. Le prix d'achat de la ligne s'élevait à 105 millions de dollars et Venango n'investissait que 55 000 \$ en équité, le solde étant emprunté et garanti par les avoirs du CMW. A la fin de 1986, avant la conclusion de l'achat, et jusqu'en 1989, l'I.C.C. faisaient des réclamations du syndicat des chemins de fer et autres qui s'opposaient à l'acquisition des lignes par le CMW en arguant qu'elle ne

pouvait survivre compte tenu de la nature élevée du financement par action. Depuis le début, le CMW fonctionnait à perte, perte totalisant 1,7 million de dollars au cours des six premiers mois d'exploitation. En avril 1988, le CMW demandait à être protégé de ses créiteurs aux termes des lois américaines sur la faillite pour se retrouver, en septembre 1989, pour ainsi dire sans un sou. Enfin, dans le but de continuer à dispenser un service ferroviaire sur ces lignes, le CMW fut divisé et vendu à deux autres petites lignes, à savoir SPCSL Corporation ("SPCSL") et la compagnie de chemin de fer Gateway Western ("Gateway"). Quant à la SPCSL, il s'agit d'un transporteur de petite ligne créé par le trust de valeur qui contrôle les chemins de fer Southern Pacific, St-Louis Southwestern et Denver et Rio Grande Western, tandis que Gateway est une petite ligne dépendante de la compagnie de chemin de fer Atchison, Topeka et Santa Fe.

La compagnie de chemin de fer Cedar Valley

La compagnie de chemin de fer Cedar Valley ("CVAR") fut créée en 1984 afin d'acheter à l'ICG 112 milles de lignes de chemins de fer en Iowa et au Minnesota. L'achat fut financé au moyen de documents officiels garantis par les avoirs des lignes de chemins de fer. En 1984, la CVAR faisait état de revenus de l'ordre de 263 000 \$ et de déboursés de l'ordre de 558 000 \$. A la fin de 1985, le propriétaire de la CVAR achetait un autre 670 milles de lignes ICG en Iowa pour la somme de 75 millions de dollars. L'acquisition se fit par l'entremise d'un tout nouveau non-transporteur, à savoir la compagnie de chemin de fer Chicago, Central et Pacific ("CCP"). L'achat fut financé par 65 millions de dollars en hypothèque sur la ligne et par 10 millions de dollars en action préférentielles. Lorsque des parties s'opposant à la vente s'interrogèrent sur la compétence de la direction du CCP, l'Interstate Commerce Commission déclara que "les prouesses de la direction ne s'apparentent pas à la mise à exécution de l'Article 10901." Finalement, le propriétaire de la CVAR vendit ses intérêts dans le CCP, tout en demeurant propriétaire de la CVAR. Cependant, et sans l'approbation de l'Interstate Commerce Commission, la CVAR cessa brusquement toute exploitation le 22 mai 1991 lorsque le transporteur ne put tenir ses engagements relativement à deux billets de banques s'élevant à plus de 3 millions de dollars, ce qui fit échouer 58 wagons en partance, chargés de blé, sur les lignes de la CVAR. Dans une

mesure d'urgence, l'Interstate Commerce Commission permit au CCP exploiter le CVAR jusqu'en janvier 1992. Entretemps, le CCP formait un nouveau non-transporteur auxiliaire, à savoir la compagnie de chemin de fer Cedar River, qui acheta les avoirs de la CVAR.

Transactions impliquant des lignes à la limite de la rentabilité

Bon nombre de gros chemins de fer américains ont pris part à des ventes et/ou à des locations de lignes à la limite de la rentabilité à de nouvelles entreprises. Les ventes et les locations de certaines de ces lignes sont source de problèmes parce qu'elles "dépendent" des gros chemins de fer puisqu'un embranchement de la ligne n'est pas physiquement relié à un autre chemin de fer. Les ventes et locations d'autres lignes suscitaient différents problèmes parce que ces lignes comptaient sur les avoirs des gros chemins de fer afin de défrayer leur "frais généraux" au chapitre des longs trajets.

Transactions de lignes dépendantes:

Fréquemment, ces dispositions impliquent la vente ou la location d'un embranchement ou d'une ligne secondaire qui n'est relié qu'à une grande ligne de gros chemin de fer de sorte que ce dernier est toujours maître des longs trajet engendrés par l'embranchement ou la ligne secondaire sans avoir à dispenser un service sur cette ligne ou à la maintenir en bon état. Le fait que le propriétaire de ligne dépendante doive se doter de moins d'employés tout en leur versant un taux de salaire moindre leur permettant de réaliser de plus importants profits sans ne rien changer à la circulation constitue l'attrait de ce genre de disposition. Cependant, il n'est pas rare que ces compagnies manquent de capital aux fins d'entretien à long terme et aux fins d'amélioration des lignes; elles ne jouissent pas des avantages dispensés par les économies d'échelle réalisées par les gros chemins de fer au chapitre des avoirs et du maintien de l'exploitation ou de l'entretien des ateliers de réparation du matériel. Le programme Thoroughbred de la Norfolk Southern Corporation ("NS") en constitue un exemple, selon lequel la procédure habituelle consiste en une "location sans versement" pourvu que le nouveau propriétaire maintienne le même niveau de service et de chargement des wagons sur la ligne en les référant au NS pour tout mouvement futur. Dans l'éventualité où le propriétaire ne peut maintenir ce nombre de chargement de wagons, il doit s'acquitter en espèce de ces obligations envers le NS. En outre, ce

dernier aide le propriétaire relativement à la commercialisation des services ferroviaires et lui fournira des wagons afin qu'il puisse s'occuper des chargements de wagons en partance. Le seul changement consiste en une réduction du nombre d'employés sur les lignes transférées. En fait, le NS n'a fait que sous-traiter ses obligations en tant que transporteur à un locataire.

En contrepartie de ce genre de pratique, CSX Transportation ("CSXT") a récemment réacquis une ligne de chemin de fer qui avait été vendue au préalable par une composante de la CSXT, à savoir le Louisville and Nashville RR ("L&N") au chemin de fer TransKentucky Transportation Inc. La rentabilité du TTR bénéficiait à la CSXT. Pourtant, cette dernière ne racheta pas directement la ligne mais eut plutôt recours à un auxiliaire non syndiqué; autrement la convention collective du L&N serait de nouveau entrée en vigueur sur cette ligne. Cette transaction laisse entrevoir la possibilité de rachat par les gros chemins de fer d'embranchements et de lignes secondaires rentables (en particulier lorsque la rentabilité provient de l'affaissement des taux de salaire et l'abolition des conventions collectives) ou d'abandon par les nouveaux propriétaires d'embranchements ou de lignes secondaires qui ne sont pas rentables, même si tel n'aurait pas été le cas aux mains des propriétaires antérieurs.

Lignes dépendantes

Les lignes dépendantes sont celles qui, bien qu'à la limite de la rentabilité, ne répondent plus aux idéaux des gros chemins de fer. Ces lignes sont souvent des lignes principales à la périphérie d'un réseau plus grand ou des lignes secondaires parallèles offrant une route, un passage à niveau ou une clientèle moins désirables que l'autre ligne principale du gros transporteur. La disjonction de ces lignes dépendantes exige du nouveau propriétaire qu'il mette sur pied un transporteur ferroviaire "régional" indépendant à partir d'une ligne à la limite de la rentabilité dont les exigences au chapitre du capital sont subventionnées, en partie, par des revenus découlant d'autres exploitations du plus gros réseau ferroviaire et sans revenus en provenance de la circulation destinée à d'autres composantes du réseau du plus gros transporteur. La nature élevée du financement par action lors de l'achat original de la ligne dépendant du plus gros chemin de fer complique souvent cette nécessité de créer une exploitation indépendante. Si on refuse au nouveau transporteur l'accès aux principaux marchés de transport ou

si l'acheteur exerce toute autre sorte de discrimination envers lui, telle la dérouté de la circulation, l'exploitation du nouveau transporteur est menacée. Dans l'éventualité où ce dernier devait souffrir de revers financiers, les choix qui s'offrent à lui comprennent l'abandon des exploitations résultant en une perte de services pour la région, même si tel n'aurait pas été le cas avec le gros transporteur, ou l'achat d'une ligne en difficulté par un nouveau transporteur qui doit faire face aux tâches contradictoires de se faire une nouvelle clientèle tout en tentant de retaper des établissements qui se sont détériorés aux mains du propriétaire antérieur. Voici deux exemples de ce problème.

Le chemin de fer de Chicago, Missouri et Western

Comme nous l'avons déjà mentionné, le CMW consistait en une transaction à financement par action élevé qui a finalement échoué. Son incapacité à obtenir l'accès direct au moyeu de transport de Chicago constitua l'une des principales raisons de l'échec du CMW. Même s'il avait acheté plus de 600 milles de lignes de l'ICG, le CMW ne pouvait opérer à Chicago que sur les lignes de l'ICG à la suite de disposition de droits de longueur de réseau qui lui interdisait de dispenser des services directs à la clientèle dans la région de Chicago. En fait, le CMW ne faisait que livrer des wagons à l'ICG et aux autres transporteurs aux fins de livraison aux clients. En outre, la ligne principale du CMW entre Chicago et St-Louis était parallèle à la ligne principale de l'ICG entre ces deux points. Bien que l'entente de vente entre le CMW et l'ICG stipulait que ce dernier devait tenter l'impossible afin de maintenir les acheminements de circulation antérieurs sur la ligne CMW, le CMW finit par soumettre une pétition auprès de l'Interstate Commerce Commission visant à révoquer l'autorité pour la transaction à la suite de la soi-disant dérouté de l'ICG d'une ligne CMW à la ligne parallèle ICG. Même si cette pétition a été retirée en 1989, le CMW vendait, trois mois plus tard, ses exploitations à la SPCSL et au Gateway Western à la suite d'incessants revers financiers.

La compagnie Gulf et Mississippi

La compagnie de chemin de fer Gulf et Mississippi ("GME") a acheté de l'ICG plus de 700 milles de lignes en 1985. Ces lignes allaient principalement du nord au sud au Mississippi et en Alabama et étaient parallèles à la longueur du réseau de l'ICG entre Memphis (Tennessee) et la Nouvelle-Orléans

(Louisiane) ainsi que Memphis et Mobile (Alabama). Une fois les lignes GMR séparées du réseau ICG, la plupart des longs trajets furent déroutés vers la ligne parallèle de l'ICG et le GMW dut s'acquitter de ses obligations financières par l'entremise surtout de la circulation locale. Par ailleurs, les lignes GMR étaient "de densité légère", en ce sens que très peu de circulation locale prenait source ou se terminait sur ces lignes, de sorte qu'une fois séparé du réseau ICG, les revenus s'affaiblirent. La transaction GMR en était une à haut financement par action et le 30 juin 1987 le transporteur n'avait pas tenu ses engagements financiers à l'égard de divers prêts totalisant 21 millions de dollars; il n'avait pas remboursé le 1,5 million environ de frais d'intérêts et avait encouru une perte nette de 4,7 millions de dollars pour l'année fiscale 1987. En outre, le chemin de fer se trouvait dans un très mauvais état et les trains ne pouvaient circuler qu'à une vitesse de 10 milles à l'heure ou moins sur plus des deux tiers du réseau ferroviaire de GMR. En octobre 1987, le GMR ne tenait pas ses engagements financiers à l'égard d'un autre 21,9 millions de dollars en prêts et on lui retirait une ligne de crédit de 2,5 millions de dollars. Par la suite, Southrail Corporation ("SRC") un nouveau non-transporteur auxiliaire de la trust de valeur MidSouth Corporation acheta la ligne. En 1990, la SRC soumit une pétition, et reçut l'approbation de l'ICC, afin d'abandonner 75 milles de l'ancienne ligne GMR entre Whistler Station (Alabama) et Waynesboro (Mississippi). Cet abandon supprimait le service ferroviaire SRC au port principal Mobile et faisait de l'Illinois Central l'unique transporteur ferroviaire principal desservant ce port du nord au sud.

Trust de valeur:

La dérèglementation de l'I.C.C au chapitre des acquisitions de composantes de gros chemins de fer a permis que soit créés des réseaux ferroviaires sans que n'ait lieu aucune surveillance gouvernementale. De nombreuses transactions présentées sous forme d'acquisitions de petites composantes de lignes par de nouvelles entreprises constituent en fait des acquisitions par des réseaux ferroviaires à la tête de trust de valeur et composés d'entreprises affiliées aux chemins de fer. Ainsi, les trusts de valeur ont obtenu le contrôle de centaines, voire de milliers, de milles de lignes, impliquant souvent des lignes de jonction dans la formation de réseaux ferroviaires de liaison sans aucune

surveillance régulatrice. Souvent ces acquisitions se font par l'entremise d'achat par action au cours desquels tous les avoirs des lignes acquises servent de collatéral aux bailleurs et les filiales garantissent le prêt. Bien que le manque de surveillance régulatrice au chapitre du financement solide des propriétaires ou du conglomérat lors d'une acquisition d'une seule petite ligne n'est pas très grave, les répercussions d'un tel manque sont d'importance lorsqu'il s'agit de plusieurs lignes multiples, et en particulier de nombreuses lignes de liaison; si la filiale ou l'entreprise commune n'est pas compétente ou s'il survient des difficultés financières, une région toute entière peut se retrouver privée de chemin de fer ou de chemin de fer concurrentiel. Ou encore, les employés des lignes transférées ne détiennent aucun droit de cessation d'emploi et ne peuvent le conserver; en effet, de façon typique, ces transactions n'impliquent pas que soit retenue la main-d'oeuvre en place. Voici des exemples de ce genre d'acquisition aux Etats-Unis:

Itel Rail Corp.

Itel Rail Corp qui contrôle plusieurs transporteurs ferroviaires dont Green Bay et Western RR (GB&W"), d'une longueur de 250 milles, a formé un auxiliaire, à savoir FRVR Corp ("FRVR") afin d'acquérir de la Chicago and North Western Transp Co. ("CNW") 200 milles de lignes au Wisconsin qui faisaient la liaison avec le GB&W à Green Bay. Itel Rail fournit 25% du prix d'achat, le solde étant financé par un prêt garanti par les avoirs de la FRVR et par Itel Rail. L'acquisition eut lieu grâce à la clause d'exemption de sept jours. Les employés du CNW ne purent se prévaloir d'aucun droit d'embauche et le FRVR fut géré comme une exploitation non syndiquée même s'il l'était auparavant. Itel Rail a subi des revers financiers et vient tout juste de signer un protocole d'entente de vente de la FRVR et du GB&W, qui était auparavant rentable, au Wisconsin Central Ltd. (WCL"). Le WCL, propriétaire non-syndiqué de presque deux mille milles, a effectué cet achat par l'entremise de son nouvel auxiliaire grâce à la clause d'exemption de sept jours, fusionnant ainsi 2 500 milles de lignes sans surveillance régulatrice.

MidSouth Corp.

MidSouth Corporation ("MidSouth") est un trust de valeur qui contrôle de nombreuses lignes

de liaison, à savoir MidSouth Railroad Company ("MSR"), MidLouisiana Railroad Company ("MidLou") et Southrail Corporation ("SRC"). MidSouth exploite à l'heure actuelle 1 215 milles de voies à la suite de l'acquisition de certaines composantes de l'ancien chemin de fer Illinois Central Gulf ("ICG") soit par des achats directs des auxiliaires, soit indirectement par l'acquisition de petites lignes créées à partir des anciennes voies de l'ICG. Le MidSouth entama le processus en créant le MRS afin d'acquérir les lignes ICG au Mississippi et en Louisiane. Cette transaction eut lieu en 1986. En 1988, le SRC fut formé afin d'acquérir les avoirs de la compagnie de chemin de fer Gulf et Mississippi ("GMRR"), une petite ligne issue d'autres lignes au Mississippi et en Alabama. Les lignes GMRR allaient du nord au sud et faisaient la liaison avec le MSR de l'est à l'ouest des voies à plusieurs endroits. Le GMRR consistait en un autre achat à action qui n'avait rien rapporté et sa vente est en grande partie due aux pressions exercées par les crédateurs. Tant les acquisitions du MSR que du SRC, (ainsi que celles des lignes ICG par le GMR) entraînèrent

des congédiements et la rétention du reste des employés à un taux de salaire moindre que celui versé par l'ancien employeur.

Une autre facette de l'histoire du MidSouth est que la trust de valeur était contrôlée, à son tour, par une autre entité appelée le Prospect Group. Par la suite, Prospect a vendu ses intérêts dans le MidSouth et a acheté la filiale de l'ICG. En 1991, la compagnie de chemin de fer Illinois Central (l'ancien ICG) tenta en vain d'acquérir le réseau ferroviaire MidSouth.

Acquisitions d'autres trust de valeur

La GWI Corp., les chemins de fer Kyle Inc. et Rail text Inc. constituent d'autres exemples de formation de réseaux ferroviaires sans surveillance régulatrice. La GWI, par l'entremise de transactions consécutives a obtenu le contrôle de quatre lignes de liaison dans la partie ouest de l'Etat de New York. La GWI était propriétaire de deux petites lignes de liaison; elle créa la compagnie de chemin de fer Rochester et Southern afin d'acquérir 91 milles d'une ligne de liaison et devint co-propriétaire du chemin de fer Buffalo et Pittsburgh qui acheta une ligne de 369 milles qui assurait la liaison avec le R&S. Ainsi, grâce à la clause d'exemption, la GWI contrôle maintenant approximativement 500 milles

de lignes par l'entremise de quatre entreprises qui se partagent de nombreux dirigeants, directeurs et cadres supérieurs. Les chemins de fer Kyle contrôlent neuf différents transporteurs pour un total de plus de 730 milles de lignes grâce à la clause d'exemption et tente maintenant de s'assurer de la même façon le contrôle de 300 milles de lignes supplémentaires par l'entremise d'un dixième auxiliaire, à savoir le San Joaquin Valley R. Co. Voir le document D. Rail Tex, Inc. ("Rail Tex") contrôle et/ou gère au moins six chemins de fer régionaux de Classe III aux Etats-Unis totalisant plus de 1 100 milles de lignes. De façon typique, il existe un recoupement, parfois complet, au sein du Conseil d'administration et des dirigeants de l'entreprise de RailTex et des chemins de fer qu'il contrôlent. Egalement caractéristique de la méthode d'exploitation de Railtex est le fait qu'il conserve au moins un levier de contrôle, parfois même la propriété absolue, des actions de chaque compagnie en retour d'une garantie des prêts principaux servant à financer l'achat du chemin de fer. En outre, RailTex exige souvent de louer à ses auxiliaires l'équipement, dont les locomotives, et qu'ils aient recours aux services de gestion, tels l'exploitation, la comptabilité et le registre de paie.

Répercussion des ventes et locations des petites lignes sur les employés des transporteurs vendeurs/bailleurs

La déréglementation au chapitre des ventes et des locations aux Etats-Unis a engendré la mise-à-pied du personnel des transporteurs vendeurs/bailleurs, une réduction des taux de salaire des employés embauchés par les nouveaux transporteurs et une modification des normes de travail en vigueur sur les lignes de chemin de fer concernées. De façon typique, les petites lignes emploient de 20 à 40 % moins de personnel que ne le faisaient les chemins de fer vendeurs/bailleurs des lignes transférées; on ne garantit souvent aucun droit de mutation aux employés des vendeurs/bailleurs et on leur demande de se reloger très loin s'ils désirent conserver leur emploi; sinon ils sont mis-à-pied. Les employés ayant perdu leur emploi à la suite de ventes/locations de lignes mais qui ont réussi à obtenir des postes avec les petites lignes subissent généralement une réduction des taux de salaire de l'ordre de dix à 20 pour cent. De nombreux exemples illustrent les répercussions de ces transactions sur les employés. La Chicago and Northwestern Transportation Co. employait environ 330 personnes sur la ligne qu'elle vendit au FRVR Corp., mais cette dernière n'embaucha que 200 personnes à des taux de

salaire de l'ordre de quinze pour cent de moins; CSX Transportation Inc. avait à son emploi environ 220 personnes sur les lignes de l'ouest de l'état de New York qu'elle vendit au Buffalo and Pittsburgh R.R., mais ce dernier n'embaucha que 160 personnes dont les salaires s'affaiblèrent de quinze pour cent; il en fut de même à la suite de la vente du Gulf and Mississippi R.R. Corp au Mississippi (Alabama) et Tennessee au Southeastern Rail Corp. et l'acquisition d'une longueur de réseau de 576 milles par la Wheeling Acquisition Corp. du Norfolk and Western Ry. Co. en Ohio (Pennsylvanie), Virginie de l'ouest et Maryland, provoqua le relogement de 425 employés de N&W dont 190 seulement se sont vus offrir un emploi par la Wheeling Acquisition.

Des clauses explicites au sein des actes de vente et de location nuisent également aux employés des lignes vendues ou louées à de petites lignes. L'entente du CNW-FRVR contenait une clause typique de ce genre de transaction selon laquelle la vente serait annulée si quelque forme que ce soit d'exigences en regard de la protection des employés était imposée comme condition d'autorisation de la transaction; en effet cette dite transaction aurait pu être annulée si une campagne de syndicalisation était survenue au moment de la vente. Un autre exemple de protocole d'entente de vente aux répercussions néfastes sur les employés consiste en une clause contenue dans l'acte de vente de 1 200 milles de la longueur de réseau des chemins de fer Soo Line au Wisconsin au Wisconsin Central Ltée., conçue afin de réduire les obligations de Soo Line envers ses employés en ce qui avait trait à une clause d'indemnisation à vie. Soo identifia les employés "protégé" et offrit au WCL une prime de 40 000 \$ par employé "protégé" que ce dernier embaucherait, surpassant les 350. Vice-versa, si le WCL n'embauchait pas 350 employés "protégés", il devrait verser au Soo 40 000 \$ par employé pour combler la différence entre le nombre engagé et les 350.

Les employés américains ont également soufferts de dérèglementation au chapitre des ventes et locations de petites lignes visant spécifiquement à supprimer les conventions collectives. Le programme de location Thoroughbred de Norfolk Southern dont on a déjà parlé en constitue un exemple, alors que des lignes furent vendus afin de réduire les coûts au chapitre de la main-d'oeuvre sans que le NS n'encoure de pertes relativement aux longs trajets. La série de location des chemins

de fer Guilford Transportation Industries constitue peut-être l'exemple le plus frappant de transaction dérèglementée visant à contourner les conventions collectives.

**Guilford Transportation Industries, exemple de répercussions néfastes
à la suite du manque de surveillance régulatrice au chapitre des transactions de petites lignes**

Au début des années 1980, Guildford Transportation Industries ("GTI") achetait le Maine Central Railroad Corporation ("MEC"), le Portland Terminal Co. ("PT"), le Boston and Main Corp. ("B&M"), le Springfield Terminal Ry. ("ST") et le Delaware and Hudson Ry (D&H") par l'entremise d'acquisitions consécutives. A l'automne de 1986, dans le but de réduire sa main-d'oeuvre, de diminuer les taux de salaire et d'obtenir des normes de travail plus avantageuses, la GTI envisagea de louer toutes les longueurs de réseau de MEC, PT et B&M au ST. Le ST était une ligne de chemin de fer de cinq milles dotée d'une convention collective qui, comme c'est souvent le cas chez de très petits chemins de fer, versait des taux de salaire moins élevé et offrait à la direction davantage de flexibilité au chapitre des normes de travail; à la suite de ces transactions, les employés protégés par la convention collective B&M, MTC et PT relativement standard se virent mutés à la convention collective du ST aux normes moins élevées. Les locations survinrent après que GTI ait largement tenté, mais en vain, de négocier des modifications importantes au chapitre des normes de travail. Les locations eurent lieu graduellement sur la base du pièce à pièce grâce à la clause d'exemption de sept jours jusqu'à ce le ST prenne la direction des lignes de ces chemins de fer. En fait, le GTI restructura l'ensemble de son réseau ferroviaire et contourna les conventions collectives en vigueur du B&M, du MEC et du PT au moyen de transactions de petites lignes réalisées sans surveillance régulatrice. Le syndicat des chemins de fer s'opposa à chaque location, arguant qu'elles n'étaient conçues qu'aux fins de relations de travail et que de nombreux employés se voyaient refuser l'occasion de conserver leur emploi. L'I.C.C. refusa de bloquer les locations déclarant qu'elle pourrait rétroactivement remédier à toute répercussion néfaste sur les employés et avertissant la GTI que les locations seraient permises sujettes à révocation et recours rétroactifs. Lorsque le D&H commença à louer ses lignes au ST et qu'il devint évident que le réseau tout entier de GTI serait loué au ST, l'I.C.C. mit fin à toute location future sans ne rien faire

toutefois à l'égard des locations déjà encourues. Par la suite, la GTI dut réorganiser la D&H à la suite d'une faillite au cours de laquelle il a été dit que la GTI avait incorrectement transféré les avoirs du D&H au ST. A la suite des locations, de nombreux employés du MEC, du PT et du B&M se sont retrouvés sans emploi; ceux qui travaillent pour le ST le font à des salaires moindres et sous des conditions de travail moins avantageuses. En outre, le ST a embauché des "premiers venus" plutôt que d'anciens employés du B&M, du M&C et du PT. En 1988, l'I.C.C. décida enfin que les employés du B&M, du MEC et du PT avaient le droit de conserver leur emploi et ordonna que le cas soit porté en arbitrage. Ceci eut lieu en 1988 et, en 1989, la décision fut en partie confirmée et promulguée dans la mesure où les employés auraient le droit de travailler, sur les lignes louées, selon les termes de leur ancienne convention collective. L'exploitation par le ST du réseau de la GTI avait entretemps entraîné le recours à des employés ne faisant pas partie des corps de métiers ce qui laissa croire que le chemin de fer n'était pas géré par des personnes qualifiées, ce qui causa finalement une grève, déclarée légale lors d'un arbitrage pour raison de sécurité. En 1990, une entente finale régissant les droits des employés du MEC, du PT et du B&M fut mandatée à la suite d'une décision en arbitrage, décision qui fut confirmée par l'I.C.C. en septembre 1990. Pourtant, les employés n'eurent droit qu'à 75 jours de paie d'arriérage; le reste de leur protection n'étant qu'éventuelle, même si de nombreux employés avaient perdu des mois, voire des années de travail, des locations en 1986 aux décisions de l'I.C.C. en 1988 et en 1989 leur conférant le droit de conserver leurs emplois et même si de nombreux employés étaient maintenant à la retraite et/ou étaient décédés. L'I.C.C. permit également que soient modifiées les normes de travail s'appliquant aux lignes louées; l'une de ces modifications voulant que les employés du MEC, du PT et du B&M mis-à-pied lors des locations détiendraient moins d'ancienneté que les "premiers venus" embauchés par le ST.

Si la possibilité de l'étendue du phénomène de petites lignes pointe dans ce pays, permettez-moi de vous demander respectueusement de considérer les événements survenus aux États-Unis et de considérer ce qui pourrait survenir aux Canadiens si ce pays devait tenter d'égaler l'expérience américaine et échouait à promulguer des normes et des conditions raisonnables de gouverne au chapitre du développement des petites lignes.

ATTACHMENT 1

PAUL STEPHEN DEMPSEY
 1900 Olive Street
 Denver, Colorado 80220
 Telephone: (303) 871-6260 -- office
 (303) 826-1797 -- residence

Date of Birth: August 27, 1950
 Admitted to the Practice of Law: Georgia (1975); District of Columbia (1977); Colorado (1986)

LEGAL EXPERIENCE

1979 - present Professor of Law (with tenure) [Assistant, Associate Professor, 1979-85]; University of Denver College of Law, Denver, Colorado.

1989 - 1991 Hughes Research Professor of Law, University of Denver College of Law.

1989 - 1990 Distinguished Visiting Professor of Law, DePaul University, Chicago, Illinois (first person to be so designated).

1985 - 1986 Hughes Research Professor of Law, University of Denver College of Law (first person to be so designated), for research performed at the U.N. International Civil Aviation Organization, Montreal, Canada.

1981 - 1982 Legal Advisor to the Chairman, Interstate Commerce Commission, Washington, D.C.

1977 - 1979 Attorney-Advisor, Office of General Counsel; and Bureau of Pricing and Domestic Aviation, Civil Aeronautics Board, Washington, D.C.

1975 - 1977 Attorney-Advisor, Office of Proceedings, Interstate Commerce Commission, Washington, D.C.

DEGREES

- Doctor of Civil Laws (D.C.L.) (cum laude), Institute of Air & Space Law, McGill University, Montreal PQ, Canada (1986).
- Master of Laws (LL.M.) in International Law (summa cum laude), National Law Center, George Washington University, Washington, D.C. (1978); "A" average; Staff: Journal of International Law & Economics.
- Juris Doctor (J.D.) School of Law, University of Georgia, Athens, Georgia (1975); Chief Justice, Main Court of the Student Judiciary; Editorial Board, Georgia Journal of International & Comparative Law.
- Bachelor of Arts in Journalism (A.B.J.), School of Journalism, University of Georgia, Athens, Georgia (1972); minor: political science.

OTHER LEGAL EDUCATION

- George Mason University Law and Economics Institute for Law Professors, Dartmouth College, Hanover, N.H. (1987).
- Georgetown University Law Center, Washington, D.C. (1976); "A" average.
- Sessions on Public and Private International Law, The Hague Academy of International Law, the Hague, The Netherlands (1974).
- Seminar on the European Economic Community, Institut d'etudes Europeennes, Universite Libre de Bruxelles, Brussels, Belgium (1974).

PAUL STEPHEN DEMPSEY/RESUME

Page 2

AWARDS, GRANTS AND FELLOWSHIPS

- o Canadian Institutional Research Grant (1989-90).
- o Economic Policy Institute Grant on Airline Deregulation (1989).
- o Hughes Foundation Research Grant in International Dispute Resolution (1987-88).
- o Fulbright Fellowship, Western European Regional Research Program (1986-87).
- o University of Denver Burlington Northern Foundation Award for Outstanding Scholarship (1987).
- o Rocky Mountain Mineral Law Institute Research Grant in Oil and Gas Law (1987).
- o Transportation Lawyers Association Distinguished Service Award (1986).
- o Certified Claims Professional Accreditation Council Award for Outstanding Service (1983).
- o Hughes Foundation Research Grant in International Maritime Law (1982).

BOOKS

- o AIRLINE DEREGULATION: THE FLIGHT PATH FOR DISASTER (with Professor Andrew Goetz) (completed, submitted for publication).
- o REGULATED INDUSTRIES (with Professor William E. Jones) (under contract with Foundation Press) (in progress).
- o FLYING BLIND: THE FAILURE OF AIRLINE DEREGULATION (Economic Policy Institute, 1990).
- o THE SOCIAL & ECONOMIC CONSEQUENCES OF DEREGULATION (Quorum Books, 1989).
- o LAW & FOREIGN POLICY IN INTERNATIONAL AVIATION (Transnational Publishers, Inc. 1987).
- o LAW & ECONOMIC REGULATION IN TRANSPORTATION (with Professor William Thoms) (Quorum Books, 1986).

LAW REVIEW ARTICLES

- o "Airline Deregulation and Laissez Faire Mythology: Economic Theory in Turbulence," ____ Journal of Air Law & Commerce ____ (1990).
- o "Canadian Transport Deregulation: Rolling Across the Great White North," 19 Transportation Law Journal ____ (1990).
- o "Running on Empty: Trucking Deregulation and Economic Theory," ____ Administrative Law Review ____ (1990).
- o "Robber Barons in the Cockpit: The Airline Industry in Turbulent Skies," 18 Transportation Law Journal 133-171 (1990) [lead article].
- o "America's Grand Experiment in Airline Deregulation: Good Intentions and Bad Results," 14 Annals of Air & Space Law 21-34 (1989).
- o "Corporate Pirates Assault the Heavens: Leveraged Buy-Outs and the Airline Industry," 2 DePaul Business Law Journal 59-95 (1989).
- o "Adam Smith Assaults Ma Bell With His Invisible Hands: Divestiture, Deregulation, and the Need For A New Telecommunications Policy," 11 Hastings Communications and Entertainment Law Journal 527-606 (1989) [lead article]; republished in part in US WEST ACADEMIC SEMINAR 115 (1988).
- o "Airline Deregulation Ten Years After: Something Foul in the Air," 54 Journal of Air Law & Commerce 927-63 (1989), (with Prof. Andrew Goetz).
- o "Market Failure and Regulatory Failure As Catalysts for Political Change: The Choice Between Imperfect Regulation and Imperfect Competition", 46 Washington & Lee Law Review 1-40 (1988) [lead article]; and reproduced in Westlaw.
- o "Aerial Dogfights Over Europe: The Liberalization of EEC Air Transport," 53 Journal of Air Law & Commerce 615-736 (1988) [lead article].
- o "The Empirical Results of Deregulation: A Decade Later, And the Band Played On," 17 Transportation Law Journal 51-100 (1988).
- o "The Dark Side of Deregulation: Its Impact On Small Communities," 39 Administrative Law Review 445-65 (1987), republished in Law Review Digest, and in Journal of Transportation Management 36-72 (1988).
- o "Antitrust Law & Policy in Transportation: Monopoly Is the Name of the Game," 21 Georgia Law Review 505-99 (1987) [lead article]; reprinted in Journal of Transportation Management 250-298 (1987) and reproduced in Westlaw.
- o "The Deregulation of Intrastate Transportation: The Texas Debate," 39 Baylor Law Review 1-28 (1987) [lead article]; reprinted in 10 Public Utilities Law Anthology 79-106 (1987); and reproduced in Westlaw.
- o "Aerial Terrorism: Unilateral and Multilateral Responses to Aircraft Hijacking," 2 Connecticut Journal of International Law 427-62 (1987).

PAUL STEPHEN DEMPSEY/RESUME

Page 3

LAW REVIEW ARTICLES (Continued)

- o "The Role of the International Civil Aviation Organization on Deregulation, Discrimination & Dispute Resolution" 52 *Journal of Air Law & Commerce* 529-83 (1987) [lead article].
- o "Turbulence In the 'Open Skies': The Deregulation of International Air Transport," 15 *Transportation Law Journal* 305-388 (1987).
- o "The Interstate Commerce Commission: Disintegration of An American Legal Institution," 34 *American University Law Review* 1-51 (1984) [lead article]; republished as a chapter in *ASS'N OF TRANSPORTATION PRACTITIONERS, WESTERN TRANSPORTATION LAW SEMINAR PAPERS AND PROCEEDINGS*, 57-74 (1984); and reproduced in *Westlaw*.
- o "Compliance and Enforcement in International Law - Oil Pollution of the Marine Environment by Ocean Vessels," 6 *Northwestern Journal of International Law & Business* 459-561 (1984).
- o "Transportation Deregulation - On a Collision Course?" 13 *Transportation Law Journal* 929-92 (1984). Reviewed favorably by syndicated columnist, Robert Rowen in the *Washington Post*, September 29, 1983, at A21, and other daily newspapers; and reproduced in *Westlaw*.
- o "Rate Regulation and Antitrust Immunity in Transportation: The Genesis and Evolution of This Endangered Species," 32 *American University Law Review* 333-375 (1983); reproduced in *Westlaw*.
- o "Congressional Intent and Agency Discretion - Never the Twain Shall Meet: The Motor Carrier Act of 1980," 58 *Chicago Kent Law Review* 1-58 (1982) [lead article]; discussed in the *Wall Street Journal*, August 5, 1981, at 50.
- o "Oil Shale and Water Quality: The Colorado Prospectus Under Federal, State and International Law," 58 *Denver Law Journal* 713-49 (1981) [lead article].
- o "Oil Pollution by Ocean Vessels - An Environmental Tragedy: The Legal Regime of Flags of Convenience Multilateral Conventions and Coastal States," 10 *Denver Journal of International Law & Policy* 37-87 (1980) (with Lee Helling).
- o "Erosion of the Regulatory Process in Transportation - The Winds of Change," 47 *ICC Practitioners' Journal* 303-20 (1980).
- o "The Rise and Fall of the Civil Aeronautics Board - Opening Wide the Floodgates of Entry," 11 *Transportation Law Journal* 91-183 (1979).
- o "Foreign Investment Incentives in the Developing World: The Legislation of Greece, Egypt, Pakistan, Thailand and the Republic of China," 11 *Case Western Reserve Journal of International Law* 575-611 (1979).
- o "The International Rate & Route Revolution in North Atlantic Passenger Transportation," 17 *Columbia Journal of Transportation Law* 393-449 (1978).
- o "The Solicitation of International Capital by the Southeastern United States - Environmental & Legislative Inducements for Foreign Direct Investment," 8 *Cumberland Law Review* 661-81 (1978).
- o "The Contemporary Evolution of Intermodal & International Transport Regulation Under the Interstate Commerce Act: Land, Sea and Air Coordination of Foreign Commerce Movements," 10 *Vanderbilt Journal of Transnational Law* 503-55 (1977) [lead article]; republished in 46 *ICC Practitioners' Journal* 360-404 (1979).
- o "Foreign Commerce Regulation Under the Interstate Commerce Act: Intermodal Coordination of International Transportation in the United States," 5 *Syracuse Journal of International Law & Commerce* 53-92 (1977).
- o "Entry Control Under the Interstate Commerce Act: A Comparative Analysis of the Statutory Criteria Governing Entry in Transportation," 13 *Wake Forest Law Review* 729-72 (1977).
- o "Foreign Commerce Regulation Under the Lanham Trade Mark Act: False Designation of Origin," 19 *IDIA (Journal of Law & Technology)* 53-63 (1977).
- o "Economic Coercion and Self-Defense in International Law: The Arab Oil Weapon and Alternative American Responses Thereto," 9 *Case Western Reserve Journal of International Law* 253-321 (1977).
- o "Primary Tax Incentives for Industrial Investment in the Southeastern United States," 25 *Emory Law Journal* 789-813 (1976).
- o "Legal and Economic Incentives for Foreign Direct Investment in the Southeastern United States," 9 *Vanderbilt Journal of Transportation Law* 247-93 (1976).

** The above books and articles have been cited in *General Chemical Corporation v. United States*, 817 F.2d 844 (D.C. Cir. 1988); *Piney Dock and Transport Co. v. Penn Central RR Corp.*, 838 F.2d 1445 (6th Cir. 1988); *Wheat Rail Freight Rate Antitrust Litigation*, 759 F.2d 1305, 1312 (7th Cir. 1985); and *Central Forwarding Inc. v. I.C.C.*, 698 F.2d 1266 (5th Cir. 1983).

PAUL STEPHEN DEMPSEY/RESUME

Page 4

BOOK CHAPTERS

- o "Transportation," in REGULATORY POLICY (W. Lovett ed., forthcoming) (with Professor William Thomas).
- o "Foreign Trade & Economic Injury: A Survey of U.S. Relief Mechanisms," THE LAW OF TRANSNATIONAL BUSINESS TRANSACTIONS 12-1 to 12-74 (V. Nanda ed. 1981).
- o "The Experience of Deregulation: Erosion of the Common Carrier System", 13 TRANSPORTATION LAW INSTITUTE 121-76 (1980).
- o "Foreign Direct Investment - Legislative Incentives for Industrial Investment," in GERMAN-AMERICAN CHAMBER OF COMMERCE, DM IN USA (1979).

PUBLISHED CONGRESSIONAL TESTIMONY

- o The Effect of Airline Deregulation on the Rural Economy, Before the Subcomm. on Rural Economy and Family Farming of the Senate Comm. on Small Business, 100th Cong. 1st Sess. 91-141 (1987).
- o Oversight of the Motor Carrier Act of 1980, Before the Subcomm. on Surface Transportation of the House Comm. on Public Works and Transportation, 97th Cong. 1st Sess. 438-505 (1981).
- o Examining Conditions in the Trucking Industry and the Possible Necessity for Change in the Manner and Scope of its Regulations, Before the Subcomm. on Surface Transportation of the House Comm. on Public Works and Transportation, 96th Cong. 2d Sess. 1208 (1980).

EDITORIALS

- o "Reregulation Is Needed to Make Flying Safer," USA Today, July 27, 1990 at A10.
- o "Airline Antitrust Probe Is Long Overdue," USA Today, July 9, 1990, at 10A.
- o "The Dangerous Cost of Airline Deregulation," Christian Science Monitor, Sept. 27, 1989, at 18.
- o "The Deregulation Mess," Air & Space (Aug/Sept 1989), at 80.
- o "Aging Fleets, Centralization of Carriers Top Reasons to Ground Decontrol Days," Ft. Worth Star Telegram, July 10, 1989, at Business 21 (with Theodore Harris).
- o "The Friendly Skies Aren't So Friendly," Los Angeles Daily Journal, April 12, 1989, at 6.
- o "Eastern's Demise Leaves Consumers Stranded at Gate," Arizona Republic, April 9, 1989, at C2.
- o "Some Regulation Clearly Needed," Denver Post, April 3, 1989, at 2D.
- o "Eastern's Problems Reveal the Need to Re-regulate the Airlines," Boston Globe, Mar. 24, 1989, at 13.
- o "It's Time to Regulate the Airlines," Philadelphia Inquirer, March 23, 1989, at 21-A.
- o "Competition Is a Flop; Protect the Public," USA Today, Nov. 23, 1988, at 12A.
- o "Deregulation Has Spawned Abuses in Air Transport," Aviation Week & Space Technology, Nov. 21, 1988, at 147.
- o "Killer Trucks: Put Brakes on Deregulation," Arizona Republic, Oct. 30, 1988, at C6.
- o "Airport Action," Denver Business Journal Commercial Real Estate Quarterly, July 25, 1988, at 28.
- o "In the Path of the Killer Trucks," Charlotte Observer, May 17, 1988, at 21A.
- o "Safety Demands Truck, Plane Regulation," Des Moines Register, April 19, 1988 at 7A.
- o "Dream of Deregulation Gets Rude Awakening," Rocky Mountain News, April 18, 1988, at 39.
- o "Re-regulate Trucks for Safety," Journal of Commerce, April 15, 1988.
- o "Needless Fright on the Highway," Cleveland Plain Dealer, April 14, 1988, at 3-C.
- o "Reagan's Sad Legacy On Transportation," Houston Chronicle, April 10, 1988, at 6-6.
- o "Small Towns Are Withering," Denver Post, Jan. 2, 1988, at 4B.
- o "Life Since Deregulation: It Means Paying Much More for Much Less," Des Moines Register, Dec. 30, 1987.
- o "Damage Deep in First Decade of Deregulation," Tampa Tribune, December 27, 1987, at 1C.
- o "With Deregulation, Big Oct Bigger," Philadelphia Inquirer, Dec. 19, 1987, at 9A.
- o "Deregulation's First Decade," Journal of Commerce, Dec. 18, 1987, at 8A.
- o "Punishing Sensitivity," Cleveland Plain Dealer, Dec. 12, 1987, at 15A.
- o "Fear of Flying Frequently," Newsweek, Oct. 5, 1987.
- o "The Crowded, Dangerous Skies of Airline Deregulation," Seattle Times, Sept. 4, 1987, at A1.
- o "Cross Your Fingers, Hope Not to Die," Chicago Tribune, Aug. 23, 1987, at 27.
- o "Airline Safety Victim of Deregulation," Houston Post, Aug. 24, 1987, at 3B.
- o "The Discomforting Turbulence of Airline Deregulation," Tampa Tribune Aug. 9, 1987, at 1C.

PAUL STEPHEN DEMPSEY/RESUME

Page 5

EDITORIALS (Continued)

- o "Deregulation Brings Flying Low," Rocky Mountain News, Aug. 9, 1987, at 37.
- o "The Carnage of Airline Deregulation," Houston Chronicle, July 30, 1987, at 27.
- o "Consumers Pay More to Receive a Lot Less," USA Today, July 16, 1987, at 8A.
- o "Global Strategy Needed to Fight Terrorism," Dallas Times Herald Jan. 17, 1987, at A-13.
- o "Consolidation a Destructive Trend," Denver Post, Dec. 6, 1986, at 4B.
- o "Birth of the Monster Airlines," Traffic World, Dec. 1, 1986, at 77.
- o "Protecting the Innocent from the Exclusionary Rule," Denver Post, Oct. 18, 1986, at 6B.
- o "Deregulation Stranding Residents of the Lone Prairie," Rocky Mountain News, Sept. 14, 1986, at 73.
- o "Deregulation's Toll Is Rising," Denver Post, Sept. 4, 1986, at 5B.
- o "Deregulated Skies Unfriendly to Small Airlines," Rocky Mountain News, May 23, 1986, at 77.
- o "Deregulation Would Clog Transportation Industry," Rocky Mountain News, June 4, 1984, at 34.
- o "Deregulation: The Great American Aviation Catastrophe," Air Cargo World, March 1984, at 44.
- o "Airline Deregulation's Hostile Skies," Denver Post, Oct. 17, 1983, at 3B.
- o "Stormy Skies of Deregulation," Chicago Tribune, Oct. 14, 1983, at 19.
- o "Affordability, Safety of Airlines May Suffer," Los Angeles Times, Oct. 11, 1983, at 7.
- o Column: "Law School Notes," Transportation Lawyers Association Your Letter of the Law (1980-present).
- o Column: "Trucking and the Law," Road Runner Country (1980-81).

OTHER PUBLICATIONS

- o "Let's Fly a Friendlier, Safer Sky," Wall Street Journal, Dec. 12, 1989, at A15.
- o "Deregulation of Airlines: The Bloom Is Off the Rose," Forum 79 (1989).
- o "Free Wheeling? A Reference for Economic Deregulation in the Trucking Industry," 17 Transportation Law Journal 167 (1988).
- o "The Interstate Commerce Commission: The First Century of Economic Regulation," 16 Transportation Law Journal 1 (1987).
- o "Legal Education on the Move - Law and Transportation at the University of Denver," 15 Transportation Law Journal 1 (1986).
- o "The Transportation Law Program," 9 Transportation Law Journal 1 (1979).
- o "U.S. Export Policy: New Directions," 9 Georgia Journal of International & Comparative Law 463 (1979).
- o "Motor Carrier Regulation by the ICC," National Academy of Sciences, Motor Carrier Economic Regulation 618 (1978).

SYMPOSIUMS, PAPERS AND TESTIMONY DELIVERED BEFORE SEMINARS, CONFERENCES, REGULATORY AGENCIES AND LEGISLATIVE COMMITTEES

1990 Transportation Law Institute, San Francisco, California; Section on Canadian-American Cooperation and Section on Aviation & Space Law, Ass'n of American Law Schools, San Francisco, California; National Press Club, Washington, DC; DU Mile High Alumni, Denver Colorado; Colorado Springs Bar Ass'n, Colorado Springs, Colorado; Weber Aircraft Aviation Conference, Los Angeles, California; University of North Dakota Center for Aerospace Sciences, Grand Forks, ND.

1989 Michigan House of Representatives Transportation Committee, Lansing, Michigan; California Public Utilities Commission, San Francisco, California; Section on Graduate Programs, Ass'n of American Law Schools Annual Meeting, New Orleans, Louisiana; Pennsylvania Public Utilities Commission, Harrisburg, Pennsylvania; Western Social Sciences Ass'n Annual Meeting, Albuquerque, New Mexico; Southeastern Ass'n of Regulatory Utility Commissioners, Williamsburg, Virginia; Northern Illinois University School of Law, DeKalb, Illinois; BN General Chairmans Ass'n Annual Meeting, Denver, Colorado; Michigan Bar Ass'n, Lansing, Michigan; University of North Dakota Center for Aerospace Sciences, Grand Forks, N.D.; Canadian Transport Lawyers Ass'n Annual Meeting, Toronto, Canada.

1988 Air & Space Law Section, Ass'n of American Law Schools Annual Meeting, Miami, Florida; US West Academic Seminar, Keystone, Colorado; National Conference of State Transportation Specialists, 30th Annual Meeting, St. Louis, Missouri; Transportation Lawyers Association 51st Annual Meeting, Ft. Lauderdale, Florida; Second International Education Conference, American Society of Transportation and Logistics and Delta Nu Alpha Transportation Fraternity, St. Louis, Missouri; Dukes-Gordon Seminar in Transportation Regulation, Syracuse University, Syracuse,

PAUL STEPHEN DEMPSEY/RESUME

Page 6

SPEECHES, PAPERS AND TESTIMONY DELIVERED BEFORE SEMINARS, CONFERENCES, REGULATORY AGENCIES AND LEGISLATIVE COMMITTEES (Continued)

New York; NARUC Biennial Regulatory Information Conference, Columbus, Ohio; California Public Utilities Commission, San Francisco, California; British Columbia Motor Carrier Commission, Vancouver, British Columbia.

1987 American Bar Ass'n, Section on Administrative Law, Long Boat Key, Florida; National Ass'n of Regulatory Utility Commissioners 99th Annual Convention and Regulatory Symposium, New Orleans, Louisiana; Dukes-Gordon Seminar in Transportation Regulation, Syracuse University School of Management, Syracuse, New York; College of Business, Boise State University, Boise, Idaho; First International Education Conference, American Society of Transportation and Logistics and Delta Nu Alpha Transportation Fraternity, San Jose, California; Western Conference of Public Service Commissioners, Durango, Colorado; Senate and House Committees, Legislature of the State of Texas, Austin, Texas; North Dakota State University, Fargo, North Dakota; University of Colorado, Boulder, Colorado; Delta Nu Alpha Transportation Fraternity, Denver, Colorado; Rocky Mountain Chapter of the Transportation Practitioners Association, Denver, Colorado; Colorado Bar Ass'n 89th Annual Convention, Colorado Springs, Colorado.

1986 Canadian Transport Lawyers Ass'n, Annual Meeting, Vancouver, British Columbia; Mid-Continental Assn. of American Law Schools, Annual Meeting, Keystone, Colorado; American Society of Transportation & Logistics, Chicago, Illinois; Colorado Senate Transportation Committee, Denver, Colorado; Intermountain Chapter of the Association of Transportation Practitioners, Salt Lake City, Utah; Delta Nu Alpha Transportation Fraternity, 46th Annual International Education Conference, Orlando, Florida; Annual Transportation Conference of the Fertilizer Institute, San Antonio, Texas.

1985 Delta Nu Alpha Transportation Fraternity, 45th Annual International Education Conference, San Antonio, Texas; Colorado Senate Transportation Committee, Denver, Colorado; Rocky Mountain Chapter of Delta Nu Alpha, Denver, Colorado.

1984 Transportation Practitioners Ass'n, 7th Western Transp. Seminar, San Francisco, California; National Retail Merchants Ass'n., 63rd Annual Traffic Conference, Denver, Colorado; Transportation Lawyers Assn, Annual Conference, Williamsburg, Virginia; Colorado Finance Council, Denver, Colorado; Iowa Public Utilities Commission, Des Moines, Iowa; University of North Dakota School of Law, Grand Forks, North Dakota.

1983 Shippers National Freight Claims Council, 9th Annual Meeting, Orlando, Florida; Forward America, Organizational Meeting, Little Rock, Arkansas; National Conference of State Transportation Specialists, 25th Annual Meeting, Reno, Nevada; American Trucking Ass'n, Interstate Carriers Conf. Annual Meeting, Durango, Colorado; Iowa Trucking Ass'n, Annual Meeting, Cedar Rapids, Iowa.

1982 Colorado Finance Council, Denver, Colorado; Rocky Mountain Chapter of Transportation Practitioners Ass'n, Denver, Colorado; American University Washington College of Law, Washington, D.C.

1981 Chicago Traffic Club, Chicago, Illinois; National Council on Physical Distribution Management, Houston, Texas; Motor Carrier Lawyers Assn., Annual Meeting, Kona, Hawaii.

1980 Transportation Law Institute, Keystone, Colorado; Ohio Northern University School of Law, Ada, Ohio.

1979 ICC Practitioners Assn., Denver, Colorado; Delta Nu Alpha, Denver, Colorado.

1978 Vanderbilt University School of Law, Nashville, Tennessee.

1977 Economic Development Council of the New Orleans Area, New Orleans, Louisiana.

OTHER ACTIVITIES

- o Director, University of Denver Transportation Law Program (1979-present).
- o Faculty Editor, Transportation Law Journal (1979-present).

PAUL STEPHEN DEMPSEY/RESUME

Page 7

OTHER ACTIVITIES (Continued)

- o Chairman, Section on Air & Space Law, Association of American Law Schools (1989-1990).
- o Vice Chairman, Transportation Committee of the Administrative Law Section of the American Bar Association (1988-present).
- o Chairman of the Board of Governors of the Certified Claims Professional Accreditation Council, Inc. (1981-83) and co-founder of that organization; member of the Board of Governors (1981-present).
- o Member, Commercial Board of Arbitrators, American Arbitration Association (1987-present).
- o Guest Commentator, "Your Right to Say It," KWGN-TV, Channel 2, Denver (1986-present).
- o President and Member of the Board of Directors, Citizens for Responsible Transportation, Inc. (1984-1986).
- o Member of the Board of Advisors, International Aerospace Institute (1982-1986).
- o Member of the Governor's Special Committee on Colorado Public Utility Commission Appointments (1988-1989).
- o Consultant to the Colorado Faculty/State Oil Shale Review Program, Center for Environmental Sciences, University of Colorado at Denver (1979-1981).
- o Judge for the Jessup International Moot Court Competition, final rounds, at the Annual Meeting of the American Society of International Law in Washington, D.C. (1980).
- o Current or former member of the American Bar Association, the American Society of International Law, Transportation Lawyers Association, Transportation Practitioners Association, Transportation Research Forum, Delta Nu Alpha Transportation Fraternity, Western Social Science Association, Canadian Transport Lawyers Association, Federal Bar Association, Colorado Bar Association, Denver Bar Association, and Order of St. Ives.
- o Appeared on the following broadcast networks: ABC Radio, Australian Broadcasting Company, Ilanot, Business Radio Network, CBS Radio, CBS This Morning, CNBC, CNN Crossfire, CNN News, Financial News Network Market Wrap, National Public Radio, NBC Today, NBC Radio, NewsTalk Radio Network, Newweek On Air, Pacific Public Radio, PBS, Radio New Zealand, The Travel Channel, Unistar Radio Network, Voice of America.
- o Quoted by the following news wire services: Associated Press, Knight-Ridder, Los Angeles Times, Newhouse Newspapers, Reuters, United Press International.
- o Quoted by the following periodicals: Airport Magazine, Atlanta Constitution, Aviation Daily, Baltimore Sun, Boston Globe, Business Week, Christian Science Monitor, Dallas Morning News, Denver Post, Financial Post (Canada), Grand Forks Herald, Kansas City Star, Los Angeles Times, Minneapolis Star Tribune, National Business Review (New Zealand), New York Times, New York Newsday, Newweek, Omaha World Herald, Parade, Philadelphia Inquirer, Rocky Mountain News, St. Louis Post-Dispatch, Sydney Sun Herald (Australia), Times Picayune (New Orleans), Toronto Star & Tribune, USA Today, Wall Street Journal, Washington Times, Washington Post, Washington Post National Weekly Edition.
- o Interviewed on the following television stations: KCNC-TV (Denver), KMGH-TV (Denver), KPIX-TV (San Francisco), KRMA-TV (Denver), KSTP-TV (Minneapolis/St. Paul), KUSA-TV (Denver), KWGN-TV (Denver), Channel 9 (Australia), Channel 10 (Australia).
- o Interviewed on the following radio stations: Radio 2BL (Sydney, Australia), Radio 2SER (Sydney, Australia), KAMU-AM (Washington, DC), KUCCO-AM & FM (Denver), KBEN-AM (Los Angeles), KBOL-FM (Boulder), KBX-AM (Denver), KCFR-FM (Denver), KIIOW-AM (Denver), KLZ-AM (Denver), KMOX-AM (St. Louis), KNUS-AM (Denver), KOA-AM (Denver), KYGO-AM (Denver), WEEI-AM (Boston), WILL-AM & FM (Chicago), WNEW-AM (New York), WNTR-AM (Washington, DC), WNWS-AM (Miami), WXYT-AM (Detroit).
- o Courses taught: Administrative Law, Constitutional Law, Decision Process (Legal Method), International Business Transactions, International Economic Law, International Transportation Law, Regulated Industries, Tort, Transportation Law.
- o Additional Teaching Interests: Antitrust, and other International Law courses.
- o Biography published in Who's Who in American Law, Who's Who in the West, Who's Who in Colorado, Who's Who in U.S. Executives, Directory of Distinguished Americans, Directory of American Scholars, Community Leaders of America, Personalities of America, Dictionary of International Biography, The International Who's Who of Intellectuals, the International Directory of Distinguished Leadership, The International Who's Who of Contemporary Achievement, Men of Achievement, Five Thousand Personalities of the World, International Register of Profiles, Personalities of the Americas.
- o References and writing samples are available upon request.

EXHIBIT A

1-3571037

ORIGINAL

BEFORE THE
INTERSTATE COMMERCE COMMISSION
WASHINGTON, D.C.

Finance Docket No. 31993

SAN JOAQUIN VALLEY RAILROAD CO.
-- LEASE AND OPERATE EXEMPTION --
SOUTHERN PACIFIC TRANSPORTATION COMPANY
AND VISALIA ELECTRIC RAILROAD COMPANY

VERIFIED NOTICE OF EXEMPTION
OF
SAN JOAQUIN VALLEY RAILROAD CO.

SAN JOAQUIN VALLEY RAILROAD CO.

By its attorney,

Fritz R. Kahn
Suite 700
The McPherson Building
901 15th Street, N.W.
Washington, D.C. 20005-2301
(202) 371-6084

Of Counsel:

VERNER, LIIPFERT, BERNHARD,
McPHERSON AND HAND, CHARTERED
Suite 700
The McPherson Building
901 15th Street, N.W.
Washington, D.C. 20005-2301
(202) 371-6000

Dated: December 20, 1991

16, 1991

BEFORE THE
INTERSTATE COMMERCE COMMISSION
WASHINGTON, D.C.

Finance Docket No. 31993

SAN JOAQUIN VALLEY RAILROAD CO.
-- LEASE AND OPERATE EXEMPTION --
SOUTHERN PACIFIC TRANSPORTATION COMPANY
AND VISALIA ELECTRIC RAILROAD COMPANY

VERIFIED NOTICE OF EXEMPTION
OF
SAN JOAQUIN VALLEY RAILROAD CO.

The San Joaquin Valley Railroad Co. ("SJVR"), pursuant to
49 C.F.R. 1150.31, et seq., states, as follows:

1. Applicant's name and address:

San Joaquin Valley Railroad Co.
P. O. Box 937
Exeter, CA 93221

SJVR is a newly organized State of California corporation,
having received its certificate of incorporation on November 27,
1971. SJVR is a subsidiary of Kyle Railways, Inc., and
contemporaneously being filed in Finance Docket No. 31994, Kyle
Railway, Inc.--Continuance in Control Exemption--San Joaquin
Valley Railroad Co., is a continuance-in-control Notice of
Exemption.

2. Applicant's representative:

Fritz R. Kahn
Verner, Lipfert, Bernhard, McPherson and Hand
Suite 700, The McPherson Building
901 15th Street, N.W.
Washington, D.C. 20005
(202) 371-6084

DEC 23 3 01 PM '91

- 2 -

3. Agreement:

SJVR has reached an agreement in principle with the Southern Pacific Transportation Company ("SP") and Visalia Electric Railroad Company ("VE") for SJVR to lease, pending finalization of purchase agreements, and to operate certain railroad lines and/or grants of bridge and/or local trackage rights of the SP and VE on certain lines of The Atchison, Topeka and Santa Fe Railway Company in Fresno, Tulare, Kern and Kings Counties, California.

4. Operator:

The operator of the leased lines and/or grants of bridge and/or local trackage will be by SJVR. Some of the lines to be leased and operated by SJVR, however, have not generated sufficient revenue freight to justify continued operation of them, and, unless there were significant improvements in the traffic moving over the lines in the near future, SJVR will seek the Commission's authorization to discontinue operations over such lines, coupled with requests of the SP and/or VE, as the case may be, to abandon the properties.

5. Summary of proposed transaction:

a. Lessors' names and addresses:

Southern Pacific Transportation Company
One Market Plaza
San Francisco, CA 94105

Visalia Electric Railroad Company
One Market Plaza
San Francisco, CA 94105

- 3 -

b. Consummation date:

On or after December 31, 1991

c. Milepost designations:

(1) The railroad lines which will be leased by SJVR from the SP or VE are, as follows:

(a) Exeter Branch: Between Milepost 206.15 (ES 5963+58) near Fresno, CA, and Milepost 308.64 at Famoso, CA.

(b) Coalinga Branch: Between Milepost 240.15 (ES 33+00.0) at Goshen Junction, CA, and end of line at Milepost 293.80 near Turk, CA.

(c) Stratford Branch: Between Milepost 263.44 at Rossi, CA, and end of line at Milepost 271.69 at Stratford, CA.

(d) Visalia Branch: Between Milepost 246.01 (ES 3+00.) at Goshen Junction, CA, and Milepost 262.67 at Exeter, CA.

(e) Clovis Branch: Between Milepost 206.15 near Fresno, CA, and Milepost 206.99 and between Milepost 212.50 and Milepost 223.15 near Clovis, CA.

(f) Richgrove Branch: Between Milepost 295.01 at Richgrove, CA, and Milepost 299.17 at Jovista, CA.

(g) Visalia Electric Railroad Company: Between Milepost 0.00 at Exeter, CA, and the end of line at Milepost 1.13 (ES37+63.5) near Citro Junction, CA.

(2) The grants of trackage rights to be leased by SJVR from the SP, authorizing operations over the ATSF, including

- 4 -

its subsidiary, Fresno Interurban Railway Company, which is not a Commission regulated railroad, are, as follows:

(a) Exeter Branch (Lacjac) Trackage Rights: Between Milepost (SP) 228.05 at Lacjac, CA, and Milepost (SP) 229.20 at Lacjac, CA.

(b) Clovis Branch (Fresno Interurban Railway Company) Trackage and Switching Rights: Between Milepost (ATSF) 996.8 and Milepost (ATSF) 999.67 (trackage rights only) and between Milepost (FI) 0.00 and Milepost (FI) 5.13.

(3) The railroad lines which will be leased by SJVR from VE are between Milepost 0.00 at Exeter, CA, and Milepost 1.13 (ES 37+63.5).

(4) The railroad lines on which SJVR is assuming SP rights and which are jointly owned by SP and ATSF are, as follows:

(a) Arvin Branch: Between Milepost 316.80 (ES 12+00.0) at Magunden, CA, and MP 333.55 at Arvin, CA.

(b) Oil City Branch: Between Milepost 308.74 (ES 1+000.0) at Oil Junction, CA, and Milepost 312.50 at Maltha, CA.

(5) The trackage rights to SJVR for operations over the SP are between Milepost 196.0 near Biola Junction, CA, and Milepost 316.6 at Magunden, CA.

- 5 -

d. Mileage:

The total miles of main-line railroad line, trackage rights and trackage and/or switching rights to be leased by SJVR from the lesser railroads are, as follows:

(1) SP main-line:	206.18
SP trackage rights:	126.88
(2) Joint SP & ATSF main-line	20.31
(3) VE main-line	1.13
Total	354.70

6. Maps:

Maps of the railroad lines and/or grants of trackage rights to be leased, showing the origins, termini, stations, cities and counties, all in California, are attached.

7. Environmental certification:

Since the proposed transaction is an acquisition by lease of railroad lines and/or grants of trackage rights under a class exemption from the provisions of 49 U.S.C. 10901 which will result in no significant changes in railroad operations, that is, no increase in rail traffic of more than fifty percent or three trains a day on any segment of rail line or a twenty percent increase of rail yard activity, no environmental documentation is required, pursuant to 49 C.F.R. 1105.6(c)(2). Similarly, since the proposed transaction will not result in the disposition or alteration of properties subject to Commission jurisdiction that are 50 years old or older, no historic report is required, pursuant to 49 C.F.R. 1105.8(b).

- 6 -

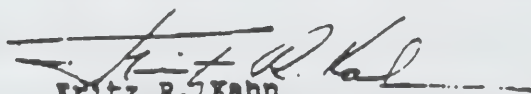
8. Revenue certification:

The projected revenues of the SJVR will not exceed those of a Class III railroad.

Respectfully submitted

SAN JOAQUIN VALLEY RAILROAD CO.

By its attorney,


Fritz R. Kahn
Suite 700
The McPherson Building
901 15th Street, N.W.
Washington, D.C. 20005-2301
(202) 371-6084

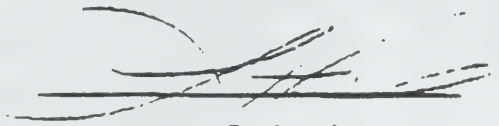
Of Counsel:

VERNER, LIIPFERT, BERNHARD,
McPHERSON AND HAND, CHARTERED
Suite 700
The McPherson Building
901 15th Street, N.W.
Washington, D.C. 20005-2301
(202) 371-6000

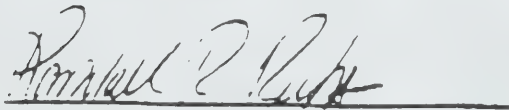
Dated: December 20, 1991

VERIFICATION

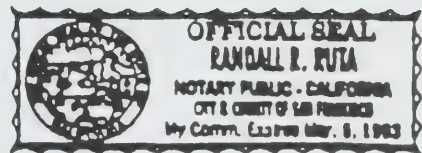
Lynn T. Cecil, President of the San Joaquin Valley Railroad Co., and being authorized to make this representation on its behalf, declare under penalty of perjury that I have read the foregoing Notice of Exemption and attest that its factual assertions are true and correct to the best of my knowledge, information and belief.


Lynn T. Cecil

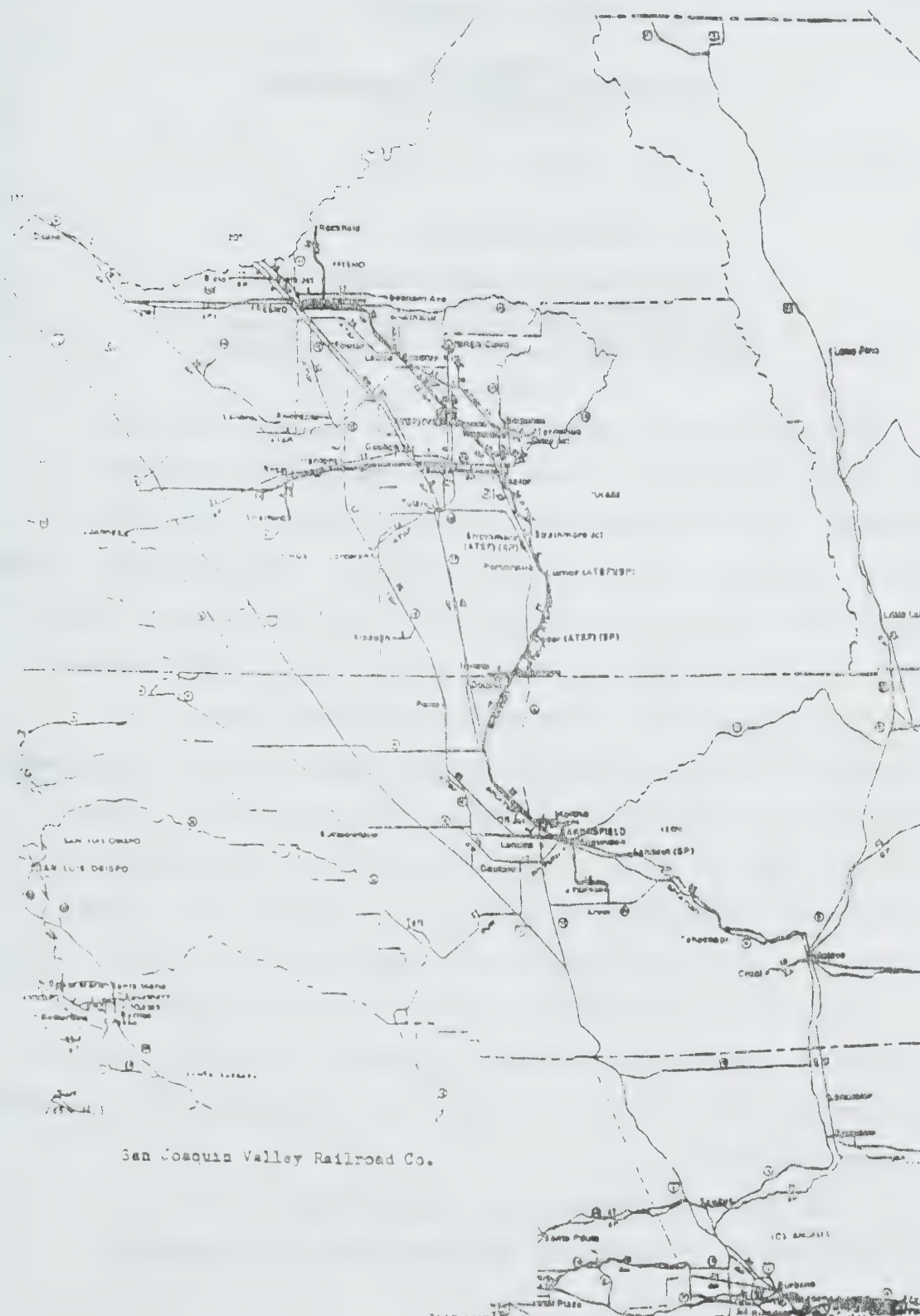
Subscribed and sworn to before me
this 17th day of December, 1991.



Notary Public



My Commission expires: 2-5-93



CAPTION SUMMARY
BEFORE THE
INTERSTATE COMMERCE COMMISSION
WASHINGTON, D.C.

Finance Docket No. 31993

SAN JOAQUIN VALLEY RAILROAD CO.
-- LEASE AND OPERATE EXEMPTION --
SOUTHERN PACIFIC TRANSPORTATION COMPANY
AND VISALIA ELECTRIC RAILROAD COMPANY

The San Joaquin Valley Railroad has filed a Notice of Exemption to acquire by lease certain railroad lines of the Southern Pacific Transportation Company, namely, the Exeter Branch, Coalinga Branch, Stratford Branch, Visalia Branch, Clovis Branch and Richgrove Branch and a portion of the Visalia Electric Railroad Company, and by lease of grants of trackage rights authorizing operations over certain railroad lines of The Atchison, Topeka and Santa Fe Railway Company, namely, the Exeter Branch and Clovis Branch and other railroad lines in Fresno, Tulare, Kern and Kings Counties, California. Comments must be filed with the Commission and served on Fritz R. Kahn, Esq., Suite 700, 901 15th Street, N.W., Washington, D.C. 20005, (202) 371-6084. Contemporaneously with this filing a Notice of Exemption for the continuation of control of The San Joaquin Valley Railroad by Kyle Railways, Inc., is being filed in Finance Docket No. 31994.

The Notice of Exemption is filed under 49 C.F.R. 1150.31. If the Notice of Exemption contains false or misleading

EXHIBIT D



STATISTICS OF REGIONAL AND LOCAL RAILROADS



Economics and Finance Department
Association of American Railroads
1988

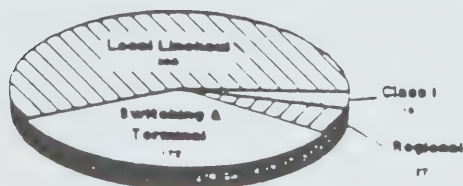
ORGANIZATION AND STRUCTURE

PROFILE OF THE RAIL INDUSTRY BY TYPE OF RAILROAD

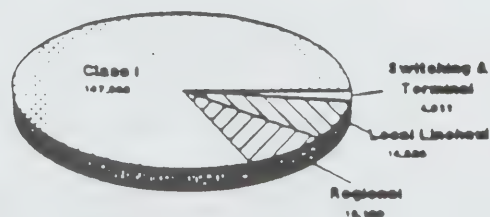
TYPE OF RAILROAD	NUMBER	MILES	EMPLOYEES	REVENUE (\$000) ²
Class I	18	147,568	235,814	25,802,885
Regional	27	15,100	10,927	966,050
Local				
Linehaul	285	14,534	6,536	666,238
Switching & Terminal ¹	172	4,011	9,217	622,153
TOTALS	502	181,213	262,494	28,057,326
Class I	4 %	82 %	90 %	92 %
Regional	5	8	4	4
Local				
Linehaul	57	8	2	2
Switching & Terminal	34	2	4	2
TOTALS	100 %	100 %	100 %	100 %

¹ While identified separately herein, Switching and Terminal railroads are considered to be Local railroads.

² Revenue for some Regional and Local railroads has been estimated.



NUMBER OF RAILROADS



MILES OF ROAD

EXHIBIT C

Employees' Exhibit No. 5

BEFORE THE PRESIDENT'S EMERGENCY BOARD

NO. 219

Robert O. Harris, Chairman
Richard R. Kasher, Member
Arthur Stark, Member

IN RE: HEALTH AND WELFARE

ANALYSIS OF
FREIGHT RAILROAD
OPERATING EXPENSES
AND THE ROLE OF
LABOR COSTS

FILED ON BEHALF OF

COOPERATING RAILWAY LABOR ORGANIZATIONS

THOMAS R. ROTH

The Labor Bureau, Inc.
1101 Fifteenth Street, N.W.
Suite 1010
Washington, D.C. 20005
(202) 296-7420

VII. NUMBER OF EMPLOYEES AND MAN-HOURSCLASS I LINE-HAUL RAILROADS1936 -- 1988

Year	Employees	Index (1936=100)	Man-Hours	Index (1936=100)
1936	1,065,624	100.0	2,675,345,058	100.0
1941	1,139,925	107.0	2,989,787,669	111.8
1945	1,419,505	133.2	3,979,637,108	148.8
1950	1,220,401	114.5	2,876,590,786	107.5
1955	1,058,216	99.3	2,503,417,664	93.6
1960	780,494	73.2	1,840,589,947	68.8
1965	539,961	60.1	1,564,736,169	58.5
1970	366,282	53.1	1,378,711,403	51.5
1971	344,333	51.1	1,304,173,467	48.7
1972	326,061	49.4	1,276,783,561	47.7
1973	320,133	48.8	1,279,029,795	47.8
1974	325,177	49.3	1,279,945,954	47.8
1975	387,789	45.8	1,169,489,000	43.7
1976	482,382	45.3	1,167,624,000	43.6
1977	482,701	45.3	1,167,690,000	43.6
1978	471,319	44.2	1,150,336,000	43.0
1979	474,531	44.5	1,163,725,000	43.5
1980	458,322	43.0	1,108,185,000	41.4
1981	436,377	41.0	1,045,944,000	39.1
1982	378,904	35.6	898,991,000	33.6
1983	322,030	30.2	778,431,000	29.1
1984	323,000	30.3	794,957,000	29.7
1985	301,579	28.3	738,701,000	27.6
1986	275,817	25.9	671,331,000	25.1
1987	248,125	23.3	620,275,000	23.2
1988	225,160	22.1	594,752,000	22.2

NOTE: Data excludes AMTRAK and Auto-Train.

Source of basic data: ICC, AAR

XIV. TRAFFIC DENSITYCLASS I LINE-HAUL RAILROADS1973 -- 1988

Year	Gross Freight Ton-Miles (000)	Revenue Freight Ton-Miles (000)	Miles Of Railroad Operated In Freight Service	Gross Ton-Miles Per Mile Of Road Operated (000)	Revenue Ton-Miles Per Mile Of Road Operated (000)
1973	1,034,397,806	851,808,610	207,211	9.915	4.111
1974	1,050,523,427	850,960,671	206,597	9.925	4.119
1975	1,351,298,481	754,252,000	205,732	9.002	3.666
1976	1,255,220,230	794,059,000	197,594	9.895	4.019
1977	1,011,374,380	826,292,000	197,485	10.187	4.184
1978	1,039,809,790	857,921,481	191,917	10.629	4.470
1979	1,116,350,332	704,956,027	183,497	11.536	4.932
1980	1,128,200,901	718,958,115	176,769	12.039	5.199
1981	1,077,224,039	710,169,297	177,012	11.736	5.142
1982	1,115,272,702	797,758,616	173,656	10.457	4.594
1983	1,382,045,140	828,275,071	169,862	11.080	4.876
1984	1,059,665,978	921,541,592	165,221	12.466	5.578
1985	1,347,337,332	876,983,919	161,037	12.096	5.446
1986	1,312,022,176	867,702,221	155,315	12.439	5.587
1987	1,245,776,115	743,046,860	147,566	13.863	6.395
1988	1,129,114,605	796,132,107	141,264	15.068	7.052

Source of basic data: ICC, AAR

1910-7-7

THE LABOR BUREAU, INC.

EXHIBIT D

09/01/87

PROLIFERATION OF SHORT LINE

RAILROADS SINCE THE ENACTMENT OF STAGGERS

NAME	DATE BEGAN OPERATIONS	MILES	NUMBER OF EMPLOYEES*
Aberdeen & Briar Patch Ry.	1984	14	12
Allegheny Railroad	1985	150	18
Altra Railroad	1985	5	3
Andalusia & Conecuh R.R.	1983	9	-
Anthracite Ry.	1983	29	5
Appanoose County Community R.R.	1983	12	2
Ashland Railroad	1986	32	5
Ashtabula, Carson & Jefferson R.R.	1984	6	3
AT&L Railroad	1985	40	5
Austin, Todd & Ladd R.R.	1985	40	6
Batten Kill R.R.	1982	35	3
Bay Colony R.R. Corp.	1982	123	12
Bloomer Line, The	1985	46	4
Blue Mountain & Reading R.R.	1983	13	2

*/ Number of employees needed to operate newly-formed railroad.

**/ Figures are estimates.

" " Figures unavailable.

Border Pacific R.R.	1984	32	5
Bornstein R.R.	1985	4	-
Brandywine Valley R.R.	1982	4	24
Brownsville & Rio Grande Int'l R.R.	1984	33	14
Buffalo Southern	1983	32	3
Burlington Junction Ry.	1985	2	2
C&J R.R.	1986	8	1
Cadillac & Lake City Ry.	1984	69	7
Cairo Terminal R.R.	1982	28	6
Caney Fork & Western R.R.	1983	61	10
Cape Cod & Hyannis R.R.	1981	40	31
Cedar Valley R.R.	1984	107	11
Central Louisiana & Gulf R.R.	1981	73	-
Central Montana Rail	1985	66	-
Chehalis Western R.R.	1980	164	22
Chicago Central & Pacific	1985	772	468
Chillicothe Southern R.R.	1986	37	-
Cimarron River Valley Ry.	1985	26	2
Coe Rail	1984	8	-
Colonel's Island Railroad	1980	15	-
Colorado & Eastern Railroad	1982	81	11
Columbia & Silver Creek R.R.	1982	19	-
Copper Basin R.R.	1986	54	15
D&I R.R.	1982	110	8
Dakota, Minnesota & Eastern R.R.	1986	965	100**
Dakota Rail	1982	42	8
Dakota Southern Ry.	1985	82	1
Delaware Coast Line R.R.	1982	21	9

East Tennessee Ry. Corp.	1983	11	5
Eastern Shore R.R.	1981	70	60
Eureka Southern R.R.	1984	166	42
Fairmont & Western R.R.	1984	13	2
Falls Creek R.R.	1980	4	3
Farmrail Corp.	1981	89	7
Fore River Ry.	1986	3	6
Franklin County R.R.	1985	10	2
Golden Triangle R.R.	1981	16	6
Great River R.R.	1981	33	2
Gulf & Mississippi R.R. Corp.	1985	713	250
Horry County Ry.	1984	14	4
Huntsville & Madison County R.R. Auth.	1984	13	-
Huron & Eastern Railway	1986	83	9
Indian Creek R.R.	1982	9	-
Indiana Hi-Rail Corp.	1981	56	14
Indiana Midland Railway	1985	28	3
Indiana R.R.	1986	109	20
Iowa Interstate R.R., Ltd.	1984	552	140
Iowa Northern R.R.	1981	146	24
J&J R.R.	1981	8	1
Jackson & Southern R.R.	1984	18	-
Jefferson Warrior R.R.	1985	44	14
Jersey Southern Ry.	1981	1	8
Keokuk Junction Ry.	1981	5	8
Kiamichi R.R. Co., Inc.	1987	210	1
Knox & Kane R.R.	1987	8	1
Kyle R.R.	1987	106	60

Lackawanna Valley R.R.	1985	24	8
Landsville R.R.	1982	3	3
Little Rock & Western Ry. Corp.	1980	44	10
Louisiana & North West R.R.	1985	62	52
M Line R.R., The	1985	2	-
Mahoning Valley Railway, The	1982	22	25
MG Rail	1985	8	4
Midland Terminal Co., The	1983	R	29
Mid Louisiana Rail Corp.	1987	65	-
Midsouth Rail Corp.	1986	474	295
Minnesota Valley Transp. Co.	1983	141	25
Mississippi Delta R.R.	1985	60	6
Montana Rail Link, Inc.	1987	830	250 ^{AA} /
Morrisons Cove R.R.	1982	7	-
Morristown & Erie Ry.	1982	15	12
Moxahala Valley Ry.	1983	32	6
MT Properties	1987	63	
Nash County R.R. Corp.	1985	19	4
Nashville & Ashland City R.R.	1980	26	20
Natchez Trace R.R.	1982	57	11
NDC R.R.	1985	?	R
New England Southern R.R.	1982	100	?
New Hampshire Northcoast Corp.	1986	12	12
New York Cross Harbor R.R. Term.	1981	10	20
Nicolet Badger Northern R.R.	1984	48	1
Nittany & Bald Eagle R.R.	1984	46	?
North Carolina Ports Ry. Commission	1981	6	16
North Shore R.R.	1984	44	,

Northern Missouri R.R.	1984	125	5
Ohl-Rail Corp.	1982	39	4
Oklahoma, Kansas & Texas R.R.	1980	602	208
Old Augusta R.R.	1983	3	10
Otter Tail Valley R.R. Co.	1986	176	-
Paducah & Louisville Ry.	1986	311	270
Panther Valley R.R. Corp.	1983	19	9
Peoria, Peoria Heights & Western R.R.	1984	9	-
Pigeon River R.R.	1985	14	-
Pioneer Valley R.R.	1982	26	12
Pittsburgh & Lake Erie R.R. (sale)	1987	404	250**/
Plymouth Shortline Ltd.	1985	2	-
Pocono Northeast Ry.	1982	120	14
Port of Pend Oreille	1984	61	9
Port Royal R.R.	1985	25	3
Poseyville and Owensville R.R.	1987	11	11
Rarus Ry. Corp.	1985	25	45**/
Red River Valley & Western R.R.	1987	667	?
Red Springs & Northern R.R.	1984	13	?
Rochester & Southern R.R., Inc.	1985	106	40**/
Saltville R.R.	1982	5	4
San Diego & Imperial Valley R.R.	1984	171	12
Sequatchie Valley R.R.	1986	30	4
Shore Fast Line	1983	44	6
Somerset Railroad Corp.	1983	17	?
St. Marias River R.R.	1980	115	23
Sterling Belt Line Ry.	1983	1	1
Tennken R.R.	1983	52	11

Texas North Western Ry.	1982	120	11
Tippecanoe R.R.	1980	16	2
Tonawanda Island R.R.	1983	3	2
Tradewater Railway	1982	92	8
Turtle Creek Industrial R.R.	1982	11	2
Twin State R.R. Corp.	1984	27	3
Vandalia R.R.	1983	4	-
Walking Horse & Eastern R.R.	1985	8	4
Washington Central Railroad	1986	600 ^{AA} /	250 ^{AA} /
Washington County Railroad Corp.	1980	14	4
Waterloo Ry.	1985	14	-
West Jersey Short Line	1985	18	9
West Shore R.R. Corp.	1983	12	-
West Tennessee Railroad	1984	43	8
Western Railroad Properties	1984	196	40 ^{AA} /
Willamette Valley R.R.	1980	7	3
Wilmington & Western R.R.	1984	11	-
Wisconsin & Calumet R.R.	1985	124	12
Wisconsin & Southern R.R.	1980	147	10
Wisconsin Central R.R.	1982	1960	800 ^{AA}
Wye Transp. Corp.	1984	1	4
Youngstown & Austintown Railroad	1985	5	4
TOTAL.		15,400 ⁺	4,600 ⁺

APPENDIX TC-4

BEFORE THE SENATE STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

JOINT STATEMENT
OF
ROBERT L. BANKS AND CHARLES H. BANKS

Ottawa, Ontario

February 13, 1992

We are Robert L. Banks and Charles H. Banks. We are President and Manager, Financial Analysis, respectively, of R.L. Banks & Associates, Inc. (RLBA), a firm of transportation economists and engineers located at 1717 K Street, NW, Washington, DC. Our firm has been actively concerned with developments in Canadian transportation for over 30 years; our qualifications are attached as Appendices A and B to this Statement.

We understand that the purpose of this hearing is to inquire into the possibilities for applying in Canada the very successful U.S. concept of short line railways, especially with regard to the impending divestiture by CN Rail of its Truro-Sydney railway line in the Province of Nova Scotia. We thank the Committee for the opportunity to appear before it and respectfully submit this Statement of our pertinent views -- which have been developed over time in consequence of our long-standing interest in short line railways (the firm is an Associate Member of both the American Short Line Railroad Association and the Regional Railroads of America), and our interest in Canadian transportation.

There is no precise definition of a short line railway. The shortest one of which we are aware, the Valley Railway of Camp Hill, Pennsylvania, had only one mile of track. Many had, and have, less than 10 miles. At the other extreme, railways with as much as 1,000 miles of line have sometimes been called short lines. Whether of modest length or not, the common characteristic of most of them is that their corporate existence is

completely divorced from the main line trunk railways with which they are linked, physically and commercially. Since the dawn of the railway era, there always have been short line railways in the United States, and indeed, a number of short line railways have existed in Canada (some of which continue to operate), although largely out of public view. Examples are the Cumberland Railway Company of Sydney, NS; the Essex Terminal Railway of Walkerville, ON; the Edmonton, Dunvegan and British Columbia Railway Company of Edmonton, AB; and the Temiscouata Railway Company of Rivière du Loup, PQ.

The hundred or so short line railways in the United States started in the 19th or early 20th Century and surviving after World War II were greatly augmented in number by the financial distress experienced by the northeastern and midwestern trunk line railroads of the United States during the late 1960s and 1970s. The uncertain financial future of these large railways at that time focused attention, as never before, on the possibilities inherent in short line railways as a partial solution, involving improved service and lower operating costs and hence preservation of essential rail services on many relatively light density railroad lines.

Under contract to the United States Federal Railroad Administration, RLBA in 1973 and 1974 prepared two reports on the characteristics of light density rail lines which have become part of the literature of transportation economics:

Development and Evaluation of an Economic Abstraction of Light Density Rail Line Operation, a study which identified the relationship between traffic density and other factors on these lines and their losses or profitability.

Short Line Techniques to Improve Financial Viability of Light Density Lines - Major Railroads, which investigated ways in which light density lines could be brought to profitable status under existing large railroad ownership or as short line railroads operated by entrepreneurs or shippers.

The principles identified in these reports were applied in railroad preservation efforts undertaken on behalf of various states. They were also utilized when RLBA was selected by Consolidated Rail Corporation (Conrail) to assist that carrier, which had the largest network of light density lines in the United States, to address its line rationalization requirements. Accordingly, during the past 20 years, well over 200 new short line railroad corporations have been established in the United States, four-fifths of which have survived to the present, although not necessarily under the original ownership or in their initial configuration.

The primary desideratum for survival of short line railways has been the amount of traffic available. If a railway lacks customers tendering a sufficient volume of business or if the customers are engaged in economic activities which are due to be terminated because of the exhaustion of natural resources (for example, mines), then there is no economic rationale for service continuation. Such is not the case with the Truro-Sydney line where, because CN Rail previously has made available to us information on its business and commercial possibilities, it can be concluded that there is sufficient traffic to support a continued operation as a short line railway.

To assure that an adequate traffic base is transmuted into an enduring and successful short line railway, two other desiderata must be met. The first of these is financial stability. This stems from a financial structure not unduly burdened by debt, a condition avoidable at inception if the transaction and underlying financial arrangements are conceived prudently and if prospective investors conduct adequate due diligence.

The second criterion for survival and prosperity is strength in management. In our study of Short Line Techniques to Improve Financial Viability of Light Density Lines - Major Railroads, we compared management of large railroads with that of short lines:

On Class I railroads there is a well-established and deeply ingrained tradition of highly subdivided labor. The trainmaster is assigned to the operating aspects, a master mechanic to equipment, a sales representative to traffic solicitation efforts and a division engineer to maintenance of way. In almost all instances each of these officials perform duties on both branches and main line segments of the railroad and consequently their services are geographically dispersed. Although each such official contributes to the specialized knowledge necessary to successful branch operation, the effectiveness of such knowledge is diluted in application because of the wide territorial responsibilities which are customary. It is therefore often difficult or impossible for officials to direct sufficient supervisory attention to branches. Sometimes the nearest management representatives may be over one hundred miles distant from a branch and headquarters perhaps a thousand.

On short lines management specialization is significantly less; the short line manager carries out many (often most) of the specialized functions. His wide range of knowledge is a distinct advantage in light density rail operations because, in most instances, problem solving requires good judgment plus some knowledge of railroading, rather than highly developed skills of a technical nature. Of course, short line officials also benefit from geographical proximity to the problems which arise. This advantage of on-line management not only provides facile understanding of many problems but also enables corrective action to be taken decisively and quickly. A key ingredient to a successful short line operation is, therefore, a manager with a wide range of experience and knowledge in each of the various technical and specialized railroad-related skills and fields of knowledge. Almost every short line has such an individual but most branches do not, i.e., Class I railroads have not been organized so as to vest in a single official as his primary assignment the complete responsibility for operation and maintenance of one or several branch lines. In the parlance of modern management, both short lines and branch lines may reasonably be construed as a separate "product line", requiring explicit attention directed to their particular situation, as distinguished from mainline operations. Short line railroads have organized around this distinction; branch lines are not.

Of course the management function as practiced on short lines is not without its disadvantages because, like short line employees, short line managers are not as specialized as their Class I counterparts. Furthermore, it is extremely difficult to find managers with at least some experience in most of the many disciplines upon which railroading rests: accounting, economics, civil, mechanical and electrical engineering, soil mechanics, etc. A few of the short lines have overcome this handicap by utilizing the common management technique. Where several such

carriers are members of a family, i.e., owned or controlled by one entity, the family lines sometimes share top officers; such an arrangement offers real economy from cost-sharing in the use of specialized management skills. However, this has an offsetting disadvantage in that the organizational structure begins to resemble the typically remote relationship between a Class I railroad and its various branch lines. The owners and the management are not on the property, nor are they in daily contact with employees and customers. Employees may be less well supervised and feel a lesser sense of participation in the company or dedication to its goals. Response to shipper requests is delayed by the process of passing through intermediate layers of management. 1/

Given the circumstances of the Truro-Sydney line, it is our view that a lesson can be drawn from the experience of The Alaska Railroad. This property, now a private corporation, was owned for many years by the United States Government and administered successively by the United States Departments of Interior and Transportation. Political and budgetary control was exercised by bureaucrats in Washington, D.C., 3,300 air-miles away, with on-site managers dispatched from the ranks of railroaders in the lower 48 states for terms of 2-3 years, a turnover cycle which insured a lack of continuity as well as a lack of incentive for long-term superior performance. This situation fortunately has been cured by passage of the railroad from the public to the private sector, but it holds lessons for decision-making with respect to the Truro-Sydney line which it would be prudent to observe. The most important of these is that a successful railroad manager is unlikely to be a transient; he is much more likely to be committed fully and permanently to the community he serves.

The criteria for management, however, are distinct from those applicable to ownership. We do not believe that U.S. ownership of the Truro-Sydney railway, if that occurs, is a relevant consideration. Quite the contrary is true, given Canadian ownership of at least four important U.S. railroads as well as the pervasive commingling and inter-dependence of the economies of the two countries.

1/ Op. cit., pp. 116-7.

In fact, it is pertinent to note that Sir William Van Horne, the builder of Canadian Pacific, was by birth an American. A more recent example of an American-born individual who dedicated his career to Canadian enterprise is William Mulholland, recently retired Chairman of the Board of the Bank of Montreal. Mr. Mulholland, an executive with the investment banking firm of Morgan Stanley & Co. in New York, was recruited in 1969 to become the Chief Executive Officer of Brinco, Ltd., builders of the billion-dollar Churchill Falls project in Laborador. A few years later, he became a Canadian citizen and assumed the presidency of the Bank of Montreal. It is clear that Mr. Mulholland had determined that successful management of a bank with a nationwide scope and scale required not merely the exercise of superior banking skills, but also total immersion in the Canadian environment. As with bankers, so with short line railway managers: they cannot be absentee and function effectively, in our joint judgment. If the future managers of the Truro-Sydney line are to be truly responsive to shipper concerns -- the touchstone of an enduring short line enterprise -- they must be locally based and identified with the communities and with the Province they serve.

This completes our affirmative testimony.

The staff of the Committee also asked us to comment on the testimony of Paul S. Dempsey on behalf of the Brotherhood of Maintenance of Way Employees. The most significant characteristic of Mr. Dempsey's statement is that it is tendered as though through a time warp; its arguments and pervasive philosophy reflect an era -- which in Canada terminated with the report of the McPherson Royal Commission on Transportation some 30 years ago -- in which the railways possessed a practical monopoly on the movement of long distance freight. Mr. Dempsey goes to some lengths to demonstrate that railroad employment has shrunk and that the institution of short line railways in Canada will accelerate the shrinkage process. We believe that his demonstration and the particular conclusion he reaches, if true at all, is so only in the short term; in the longer term it is evident that lines which are unprofitable or redundant under present

ownership will generate more employment as short line operations than as abandoned rights of way. We interpret the facts he arrays not as adverse to the public interest, but rather as a positive contribution to the preservation of railway services on extensive line mileage in Canada where it might otherwise disappear.

Mr. Dempsey appears to argue for preservation of the status quo in railway labor arrangements. We believe that the time has come to consider fundamental alterations in such arrangements if the railways of Canada, upon which the nation was founded, are to survive and prosper. We take no satisfaction from past and prospective reductions in the number of railway employees and we are fully cognizant of the financial and emotional distress that many of them have experienced and may endure as the railways adapt to contemporary technological and economic realities. In our opinion, the overriding consideration -- one which Mr. Dempsey altogether ignores -- is the need for railways to respond to change if they are to survive in contemporary Canadian circumstances. The change of which we speak encompasses every aspect of Canadian life: the numbers and composition of population, the means by which it obtains mobility for persons and property, and not least, the economic relationships between Canada and the rest of the world. Mr. Dempsey evidently finds it objectionable that on a short line railway a single individual can operate a locomotive one day, and on the next, a computer terminal. His effort is designed to preserve in perpetuity craft distinctions inherited from the early days of railroading, reflective of a monopoly era which has now all but disappeared; the overstatements he makes reduce the credibility of his testimony, as we view it.

Mr. Dempsey is evidently unaware of the realities of the railway industry in Canada. We do not, of course, speak for that industry, but our firm has been an interested observer of it for over 30 years and we hope that some of what we say will serve to offset the impression that Mr. Dempsey seeks to create to the effect that job preservation under present terms and conditions should be the principal desideratum in assessing proposals

to create short line railways in Canada. It is well-known, and needs no demonstration here, that large U.S. railways are considerably more advanced than CP Rail and CN Rail in adjusting their labor arrangements to the contemporary competitive environment. In addition to divesting themselves of light density lines, as recited by Mr. Dempsey, they also have succeeded in satisfactorily negotiating with their several labor unions new arrangements with respect to crew consist, run-through terminals and caboose elimination, among many other contract terms and conditions which will ensure their survival and prosperity in an age of greatly intensified intermodal competition. Canadian railways have no choice but to do the same if they are to endure.

The present contractual arrangements between Canadian railways and their employees were basically crafted when most of the country, particularly its rural sections, lacked hard-surfaced roads. The completion and improvement of an extensive network of such roads in Canada has been accompanied by a steady erosion in the spectrum of commodities carried by rail, an erosion to some extent shielded from sight by the great growth in Canada's western natural resource industries after World War II. In consequence, both Canadian transcontinental railways today are, for practical economic purposes, divided into two sectors: West and East. In western Canada, the railways have enjoyed spectacular success in their highly efficient heavy haul movement of a variety of bulk commodities, principally, coal, grain, sulphur and lumber. Many shippers of these products have no practical alternative, given the relative economics of rail and truck movement, and the failure of extensive pipeline research to produce a viable alternative to railway use.

In the East, on the other hand, the railways have come to occupy an increasingly marginal position in Canadian society. With the productive areas of Central and Atlantic Canada blanketed by an extensive and improved road network, truck competition is not only pervasive but is today responsible for the carriage of a preponderant portion of intercity freight movement. The adverse railway situation is demonstrated by

extensive branch line abandonments throughout eastern Canada. The situation is particularly critical in the Atlantic provinces where the complete abandonment of the Newfoundland Railway, the impending abandonment of large parts of the Dominion Atlantic Railway, and the formation of the Canadian Atlantic Railway all represent symptoms of a major retreat from large scale railway participation in the local economy.

In the case of the proposed creation of short line railways, the basic issue is whether some branch line railway jobs can be preserved, or whether all will disappear. Job preservation, whether or not acceptable to the railway brotherhoods, depends in major measure on payment of locally prevailing wage rates, rather than adherence to a nationally-negotiated wage scale. Mr. Dempsey views this possibility as adverse to the public interest; we think it serves that interest.

Limitations of time and resources preclude a rejoinder to every aspect of Mr. Dempsey's testimony; a few observations we deem of particular significance to this Committee. Initially, we will not take issue with Mr. Dempsey's criticism of the Interstate Commerce Commission's (ICC's) interpretations of the statute it administers. Suffice it for laymen to say there is, without question, an abundance of learned lawyers who would dispute the construction advanced by Mr. Dempsey. We find it curious that he would complain in a Canadian forum lacking jurisdiction about the conduct of an administrative body in another country.

Early in his statement, Mr. Dempsey suggests that the recent expansion of short line activity in the United States constitutes an "uncontrolled development" (op. cit., p. 4). This is patently an exaggeration. Every new short line railroad listed in Mr. Dempsey's Exhibit C has been created pursuant to the oversight of the ICC and perhaps more to the point, a large number of these involve financial support and managerial participation by the communities and states they serve. For example, the name "Appanoose County Community Railroad" speaks for itself. The Iowa Interstate Railroad, Ltd., enjoyed an investment of \$17 million from the

Iowa Railway Finance Authority; the North Carolina Ports Railway Commission is a state agency; the Port of Pend Oreille is also a state agency; the San Diego and Imperial Valley Railroad operates entirely on trackage acquired by an instrumentality of San Diego County, and we have no doubt that an abundance of governmental and community resources at the state and local level has been brought to bear to preserve many of the other carriers listed in Exhibit C. In fact, more than one-sixth of the mileage operated by local railroads in the U.S., and over one-fifth of the mileage of switching and terminal railroads, (the two categories in which most short lines fall) is owned by governmental entities, as the following table shows:

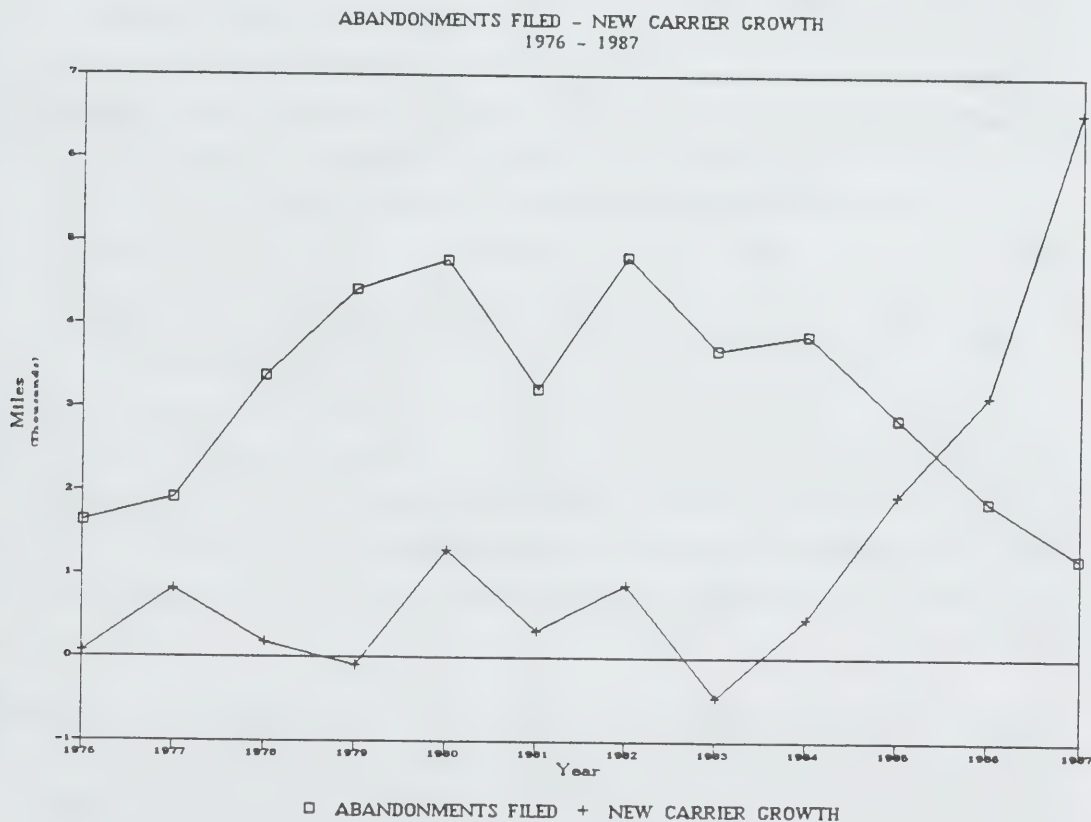
	TYPE OF RAILROAD			Switching and Terminal
	<u>Class I</u>	<u>Regional</u>	<u>Local</u>	
No. of Companies	14	30	298	188
Employees	209,708	11,578	7,009	7,248
Miles of Road				
- operated	133,189	18,375	19,041	5,296
- owned	115,219	13,296	14,201	3,263
- gov't. owned	0	1,418	3,263	1,090
Gov't. owned share of total miles of road operated (%)	0	7.7	17.1	20.6

Source: Association of American Railroads, Profiles of U.S. Railroads, 1991 Edition, Washington, D.C.

Exhibit C, incidentally, could be criticized as an inflated list, since some of the properties appearing there are no longer operating railroads and others appear improperly. The C&J Railroad, for example, went bankrupt, is not now operating, while the Franklin County Railroad has been abandoned. Another example of overstatement is Western Railroad Properties (WRP), an entity created by but not physically joined to the Chicago and North Western Transportation Company's network in order to provide that carrier with access to the low sulphur coal in the Powder River Basin in the State of Wyoming. WRP, a subsidiary of the Chicago and

North Western Transportation Company, operates as an integral part of that Class I railroad, not as an independent short line, as suggested by its inclusion in Mr. Dempsey's exhibit. In any case, its creation has served the public well by ending the prior transportation monopoly by the Burlington Northern Railroad of this vast, rich coal deposit.

At page 7, Mr. Dempsey suggests that well over half of the trackage sold by Class I carriers to short line railways "could not have been abandoned." Mr. Dempsey provides no evidence to buttress this assertion, and we question its validity. In fact, our studies suggest exactly the opposite, as summarized in the chart:



Sources: Interstate Commerce Commission Annual Reports, 1976-1978;
Statistics of Regional and Local Railroads, Association of
American Railroads, Washington, D.C., 1988.

From the above analysis, we conclude that short line formation in the U.S. has had the very practical policy effect of providing an alternative to abandonment.

The nadir of Mr. Dempsey's testimony is perhaps also reached on page 7, where he suggests that the smaller railroads of Class III have "lower safety requirements" than large Class I railroads. We are advised by the American Short Line Railroad Association that there is no basis for this statement. In the United States, both large and small railroads are regulated as to all areas of railroad safety by the Federal Railroad Administration (FRA), which imposes uniform standards for all classes of carriers. Of course, some of these standards are adjusted to relieve the imposition of needless requirements on very small railroads. Surely Mr. Dempsey does not mean to suggest that a railway with only one locomotive and, consequently, never operating in excess of one train, should install the expensive train control apparatus of a main line through route carrying many trains over a given stretch of track every day.

At pages 8 and 9 of his testimony, Mr. Dempsey describes the financial difficulties of The Pittsburgh and Lake Erie Railroad Company and concludes that "its ability to weather this adversity was severely hampered by the debt assumed to support the leveraged buyout." In our own affirmative testimony, we cautioned that successful short line railways must avoid undue debt burdens; we fully agree with Mr. Dempsey's conclusion without necessarily subscribing to all of his recitation on this subject.

At page 11 of his testimony, Mr. Dempsey asserts that the ICC "has allowed the formation of rail systems without government oversight." We have previously indicated our disagreement with this conclusion and, in any case, no one has suggested that Canadian short line railways are likely to be formed without government's concurrence. As a generality, we believe

that the current regulatory scheme applied to Canadian railways far exceeds in scope and intensity that which is practiced in the United States, so Mr. Dempsey need have no concern on this score. The very holding of this hearing is proof to the contrary.

At page 12 of his testimony, Mr. Dempsey implies that an inequity results from an absence of severance pay to employees of (unnamed) carriers undergoing a change in ownership. We know of no case other than railroads in which severance pay is guaranteed by contract from all companies in an industry to entire classes of employees.

In brief, it is distressing to observe organized labor functioning in the role of the Luddites of 19th Century England, seeking to inhibit inevitable change. If Canada is to become fully competitive in the dawning world of the 21st Century, it cannot seek to preserve its railways in a 19th Century pattern.

We thank you again for this opportunity to articulate our views about short line railways and in particular the Truro-Sydney railway, and we are available to answer any questions which you may have.

APPENDIX A

Qualifications of Robert L. Banks

My name is Robert L. Banks. I am President of the transportation consulting firm of R.L. Banks & Associates, Inc., 1717 K Street, N.W., Washington, D.C. For over 40 years I have been a transportation analyst.

My thesis as a candidate for the AB degree at Columbia College, the core of Columbia University, from which I graduated, Phi Beta Kappa, with honors in economics, was entitled "Strategic Factors in Railroad Operations." As a Fellow in Transportation at the Graduate School of Yale University, I prepared a study of the revenue and cost characteristics of two alternative railroad freight routes between Official Territory and southern New England. For eight years, less military service, I was an employee of the Traffic Department of the New York Central Railroad.

In 1949 I joined the Civil Aeronautics Board as Chief of its Transport Service section. Subsequently, I was employed by the U.S. Air Force as an Industrial Specialist in Transportation and by the Central Intelligence Agency.

In 1956 I left the service of the United States Government and established my own firm of consulting transportation economists and engineers. Over the years since, my firm has conducted a large number of transportation studies on a variety of topics on behalf of carriers, industrial firms, public authorities, governmental entities and trade associations. We have

prepared proprietary papers analyzing internal problems as a guide for management decision-making and have also introduced and sponsored exhibits and testimony before several subcommittees of the U.S. Congress and standing committees of the Parliament of Canada, as well as in a number of regulatory and judicial forums.

I have been Executive Vice President of the Transportation Research Forum and am a certified member of the American Society of Transportation and Logistics, Inc., a member of the American Economic Association, the National Association of Business Economists, and of the American Association of Railroad Superintendents. I am an associate of the Transportation Research Board. Also, I have been admitted to practice before the Interstate Commerce Commission.

I am the author of many articles on a wide range of transportation subjects, which have appeared in such publications as Transportation Journal, Transportation and Distribution Management, Public Utilities Fortnightly, Metropolitan Transportation and Public Administration Review.

I have been Associate Professor of Transportation at Southeastern University, and for several years gave the annual lecture on costs and cost-finding at the Transportation Management Seminar conducted by the Columbia University Graduate School of Business.

An important part of my firm's practice over the past 35 years has been concerned with Canadian transportation. I was a principal economic witness for the Provinces of Alberta and Manitoba before the McPherson Royal Commission. I appeared on behalf of all ten provinces in the Railway Cost Inquiry conducted by the Canadian Transport Commission in 1968, and represented the Prairie provinces in the hearings conducted by the Snavelly Commission on the Cost of Transporting Grain by Rail. I am the author of Prairie Short Line Railways: Concept and Practice, a paper published by the Canadian Transportation Research Forum in its 1986 proceedings. I have been engaged to carry out approximately 60 assignments in Canada, the most recent of which concerned the proposed Quebec-Montreal High Speed Rail Service. I am the only Honorary Life Member of the Canadian Transportation Research Forum who is a citizen of the United States.

APPENDIX B

Qualifications of Charles H. Banks

My name is Charles H. Banks. I am Manager of Financial Analysis with the transportation consulting firm of R.L. Banks & Associates, Inc., 1717 K Street, N.W., Washington, D.C. Between various positions with carriers, in government and consulting, my career in the railroad industry spans more than 15 years. Prior to that time I earned a BA degree in Economics from Haverford College and an MBA from the Wharton School at the University of Pennsylvania with a joint concentration in Finance and Transportation.

Between 1971 and 1978, I held a variety of positions in the Operations, Marketing, Executive, Finance and Strategic Planning departments of the Western Maryland Railway, Rock Island Lines, Southern Railway System, Southern Pacific Transportation Company and Consolidated Rail Corporation (Conrail). At both Southern Pacific and Conrail, I had occasion to study in some detail the economics associated with continued operations of light density freight lines.

Between 1978 and 1985, I held several positions at the United States Railway Association, culminating as Director, Strategic and Financial Planning. That organization was a public corporation responsible for restructuring bankrupt Northeast and Midwest U.S. railroads into what became Conrail and overseeing the development of that enterprise into a

going concern capable of weaning itself from public assistance so as to compete independently in the private sector.

In 1985 I joined R.L. Banks & Associates, Inc. where I have been involved almost continuously in the assessment of light density freight line viability and value. For example, for the Quebec Ministry of Transportation, I analyzed the application of short line railroad experience in the United States to the potential establishment of light density lines in that province. Research undertaken included: identifying the traffic, engineering, financial, management, operating, and equipment characteristics most likely to result in viable short line operations; an examination of the impact on short line viability of connecting carrier relationships and contractual arrangements; and a review of historical U.S. short line trends.

My perspective on short line railroad development is bottomed in major measure on the evaluation of traffic, revenue and cost projections advanced in connection with financing the acquisition, expansion or rehabilitation of numerous short line and regional railroads or assessing their potential viability generally as part of larger due diligence studies performed by R.L. Banks & Associates, Inc. For example, as part of a due-diligence study conducted on behalf of Toronto Dominion Bank, through shipper interviews and independent research, I evaluated the utility coal market in Illinois in which the Toledo, Peoria and Western Railroad competed with barge, truck and other railroad transportation suppliers.

On behalf of Irving Trust, New York Life and Berkshire Partners, I interviewed 14 major rail users to assess intra- and intermodal alternatives in the railroad service area of Wisconsin Central Ltd. and conducted special studies of the highly competitive pulp and paper, TOFC and coal markets in connection with acquisition financing of the nascent regional railroad.

I have reviewed applications to the Federal Railroad Administration in connection with obtaining way and structure rehabilitation financing. As part of those assignments, I interviewed major customers of the Iowa Interstate Railroad, Ltd., the Gulf & Mississippi Railroad Corporation, and the Dakota, Minnesota & Eastern Railroad Corporation to assess those carriers' commercial prospects.

On behalf of General Electric Credit Corporation, I explored the potential sale value to connecting carriers of certain segments of the Chicago, Central and Pacific Railroad Company as an alternative to the realization of net liquidation value in the event the fledgling carrier did not meet its financial projections.

I was the principal transportation analyst in a regulatory proceeding in which Inspiration Consolidated Copper Company engaged R.L. Banks & Associates, Inc. to rebut Southern Pacific Transportation Company's application to abandon its Globe Branch, with economic justification resting heavily on the prospects for efficient, continued movement of

copper concentrate in unit trains across the entire route. Since train service on the branch did not extend beyond the main line junction, the financial analysis was tantamount to a short line viability determination.

As part of a larger assignment conducted by R.L. Banks & Associates, Inc. on behalf of the U.S. Department of Justice in connection with the proposed sale of Conrail, I interviewed paper, steel and automotive industry shippers to determine their transportation needs and to obtain their perspectives on the likelihood that small railroads could compete successfully against other modes for their business. In addition, I analyzed costs that The Pittsburgh and Lake Erie Railroad expected to incur, assuming it acquired and/or operated over trackage owned by Conrail or Norfolk Southern.

ANNEXE TC-4

DEVANT LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT
DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

DÉCLARATION CONJOINTE

DE

ROBERT L. BANKS ET CHARLES H. BANKS

Ottawa (Ontario)13 février 1992

Nous sommes Robert L. Banks et Charles H. Banks, respectivement président et directeur de l'analyse financière de R.L. Banks & Associates Inc. (RLBA), une entreprise d'économistes et d'ingénieurs des transports située au 1717 K Street, NW, Washington, DC. Notre firme prend part activement au développement du transport canadien depuis plus de 30 ans; on trouvera nos qualifications aux annexes A et B de cette déclaration.

Nous comprenons que cette audience a pour but de se renseigner sur les possibilités d'appliquer, au Canada, le concept américain des lignes ferroviaires sur courtes distances, qui connaît un vif succès, vu que CN Rail doit se départir sous peu de sa ligne Truro-Sydney dans la province de la Nouvelle-Écosse. Nous remercions le Comité de l'occasion qu'il nous donne de

comparaître devant lui et présentons respectueusement cette déclaration de nos opinions judicieuses -- qui ont été élaborées au fil des ans suite à l'intérêt que nous portons depuis longtemps non seulement aux lignes ferroviaires sur courtes distances (notre firme est membre associé à la fois de l'American Short Line Railroad Association et de la Regional Railroads of America), mais aussi aux transports canadiens.

Il n'existe pas de définition précise de ce qu'est une ligne sur courte distance. La plus courte que nous connaissions, le Valley Railway de Camp Hill (Pennsylvanie), ne compte qu'un mille de voies ferrées. Beaucoup avaient ou ont moins de 10 milles. A l'autre extrême, des entreprises ferroviaires ayant jusqu'à 1 000 milles de voies s'appellent parfois des lignes sur courtes distances. Mais quelle que soit la longueur de la voie ferrée, la caractéristique commune de la plupart de ces services est que leur existence institutionnelle est totalement distincte de celle des grandes lignes de chemin de fer auxquelles elles sont raccordées, physiquement et commercialement. Depuis l'avènement du chemin de fer, il y a toujours eu des lignes sur courtes distances aux États-Unis, et en fait, bon nombre de ce genre de services ferroviaires ont déjà existé ou continuent d'être exploités au Canada, bien que la plupart soient hors de la vue du public. Parmi ces derniers, citons le Cumberland Railway Company de Sydney (Nouvelle-Écosse), l'Essex Terminal Railway de

Walkerville (ON), l'Edmonton, Dunvegan and British Columbia Railway Company d'Edmonton (AB) et la Compagnie de chemin de fer Témiscouata de Rivière-du-Loup (PQ).

La centaine de lignes sur courtes distances aux États-Unis ont vu le jour au 19^e ou au début du 20^e siècle et ont survécu à la Deuxième guerre mondiale. Leur nombre a augmenté considérablement à la suite des désastres financiers que les grandes lignes de chemin de fer du Nord-est et du Midwest américain ont connus à la fin des années 1960 et dans les années 1970. L'avenir financier incertain de ces grands chemins de fer a attiré l'attention à cette époque, plus que jamais auparavant, sur les possibilités inhérentes aux lignes sur courtes distances en tant que solution partielle qui pouvait améliorer le service et réduire les frais d'exploitation, préservant ainsi les services ferroviaires essentiels sur de nombreuses lignes où la densité de mouvement était relativement faible.

En vertu d'un contrat passé avec l'United States Federal Railroad Administration (l'Administration fédérale des chemins de fer américains), RLBA a préparé en 1973 et 1974 deux rapports sur les caractéristiques des lignes ferroviaires de faible densité, rapports qui sont devenus des ouvrages de référence dans l'économie des transports :

Development and Evaluation of an Economic Abstraction of Light Density Rail Line Operation. Cette étude trace la relation entre la densité du mouvement et d'autres facteurs sur ces lignes et leurs pertes ou leur rentabilité.

Short Line Techniques to Improve Financial Viability of Light Density Lines - Major Railroads. Il s'agit d'une étude sur les façons dont les lignes ferroviaires à faible densité pouvaient être amenées à être rentables tout en appartenant à de grandes compagnies de chemin de fer ou en tant que services sur courtes distances exploités par des entrepreneurs ou des expéditeurs.

Les principes exposés dans ces rapports ont été appliqués dans des initiatives entreprises pour le compte de divers États afin de conserver les chemins de fer. Ils ont également été utilisés lorsque la Consolidated Rail Corporation (Conrail), qui possédait le plus grand réseau de lignes à faible densité aux États-Unis, a choisi RLBA pour l'aider à rationaliser ses lignes ferroviaires. Ainsi, au cours des 20 dernières années, plus de 200 nouvelles entreprises de services sur courtes distances se sont établies aux États-Unis, dont les quatre cinquième survivent encore jusqu'à présent, quoique peut-être pas nécessairement avec les mêmes propriétaires ou dans leur configuration initiale.

Le principal élément de la survie des lignes sur courtes distances a été le volume de mouvement disponible. Si un chemin de fer n'a pas assez de clients pour réaliser un chiffre d'affaires suffisant ou si les clients sont engagés dans des activités économiques qui doivent se terminer à cause de l'épuisement de richesses naturelles (par exemple les mines), il

n'y a là aucune raison économique pour continuer le service. Mais ce n'est pas le cas de la ligne Truro-Sydney ou, étant donné que CN Rail a mis au préalable à notre disposition des informations sur ses affaires et les possibilités commerciales, on peut en conclure que le mouvement est suffisant pour soutenir une exploitation continue en tant que ligne sur courte distance.

Une fois que l'on a une base de mouvement suffisante, deux autres éléments sont essentiels pour assurer la viabilité et le succès d'une ligne sur courte distance. Le premier est la stabilité financière. Cet élément nécessite une structure financière qui ne soit pas trop chargée de dettes, une condition que l'on peut éviter dès le début si la transaction et les dispositions financières sous-jacentes sont conçues de façon prudente et si les investisseurs en perspective se conduisent avec une diligence raisonnable.

Le second critère de la survie et de la prospérité est la force de la gestion. Dans notre étude Short Line Techniques to Improve Financial Viability of Light Density Lines - Major Railroads, nous avons comparé la gestion des grands chemins de fer avec celle des lignes sur courtes distances :

Dans les chemins de fer de catégorie 1, il existe une tradition bien établie et profondément enracinée où la main-d'oeuvre est hautement subdivisée. Le coordonnateur du mouvement s'occupe des aspects fonctionnels, un maître mécanicien du matériel, un

représentant des ventes de la sollicitation de la clientèle et un ingénieur divisionnaire de la maintenance des voies. Dans la plupart des cas, chacun de ces responsables accomplit des fonctions à la fois sur les segments de la ligne principale et des embranchements et, par conséquent, leurs services sont géographiquement dispersés. Chacun de ces responsables contribue à la connaissance spécialisée nécessaire pour que l'embranchement soit bien exploité, mais malgré ses connaissances, son efficacité est en pratique diluée à cause des vastes responsabilités territoriales qu'il doit habituellement assumer. Il leur est donc souvent difficile, sinon impossible, de superviser suffisamment, en personne, les embranchements. Parfois, les représentants de la direction les plus proches se trouvent à plus de cent milles de distance d'un embranchement et le siège social à, peut-être, des milliers de milles.

Dans la gestion des lignes sur courtes distances, la spécialisation revêt beaucoup moins d'importance; le gestionnaire d'un tel service accomplit bon nombre (sinon la plupart) des fonctions spécialisées. Son vaste éventail de connaissances est un avantage marqué dans les exploitations ferroviaires de faible densité car, dans la plupart des cas, il faut un bon jugement doublé d'une certaine connaissance des chemins de fer, pour résoudre les problèmes, plutôt que des connaissances techniques hautement développées. Bien entendu, les responsables des lignes sur courtes distances bénéficient également de la proximité géographique des problèmes qui surviennent. Cet avantage de gestion "en direct" permet non seulement de bien comprendre facilement les problèmes, mais également d'apporter rapidement des mesures correctives fermes. Un élément clé pour exploiter avec succès une ligne sur courte distance réside donc dans la présence d'un gestionnaire qui possède un vaste éventail d'expérience et de connaissances dans chacun des divers domaines et compétences techniques et spécialisées des chemins de fer. Pour ainsi dire chaque ligne sur courte distance a une telle personne, mais ce n'est pas le cas de la plupart des embranchements. A titre d'exemple, les chemins de fer de catégorie 1 ne se sont pas organisés de manière à confier comme première tâche, à un seul et unique responsable, la responsabilité totale de l'exploitation et de la maintenance d'une ou de plusieurs lignes d'embranchements. En termes de gestion moderne, on peut raisonnablement concevoir à la fois les lignes sur courtes distances et les lignes d'embranchements comme une "gamme de produits" distincts, nécessitant une attention explicite axée sur leur situation

particulière, par opposition aux exploitations des grandes lignes. Les lignes sur courtes distances se sont organisées autour de cette distinction; mais pas les lignes d'embranchements.

Bien entendu, la manière dont les lignes sur courtes distances sont gérées n'est pas sans présenter des inconvénients, car leurs employés et leurs gestionnaires ne sont pas aussi spécialisés que leurs homologues de la catégorie 1. Par ailleurs, il est extrêmement difficile de trouver des gestionnaires qui possèdent au moins un peu d'expérience dans la plupart des nombreuses disciplines sur lesquelles repose l'exploitation ferroviaire : comptabilité; génie civil, mécanique et électrique; mécanique des sols, etc. Quelques rares lignes sur courtes distances ont comblé cet handicap en utilisant la technique de gestion commune. Lorsque des transporteurs de ce genre sont membres d'une même famille, c'est-à-dire qu'ils sont détenus ou contrôlés par une seule entité, les lignes de la famille se partagent parfois des hauts dirigeants. Des dispositions de cette nature permettent de réaliser de véritables économies à partir du partage des coûts dans l'utilisation de compétences de gestion spécialisées. Cependant, cela présente des inconvénients, en ce que la structure organisationnelle commence à ressembler à la relation distante typique qui existe entre un chemin de fer de catégorie 1 et ses divers embranchements. Les propriétaires et la direction ne se trouvent pas sur les lieux, et ils ne sont pas non plus directement en contact chaque jour avec les employés et la clientèle. Les employés sont peut-être moins bien supervisés et ne ressentent pas un grand sentiment de participation dans l'entreprise ni de dévouement envers ses objectifs. Les réponses aux demandes des expéditeurs sont retardées car il faut passer par les paliers intermédiaires de gestion.¹

Vu les circonstances de la ligne Truro-Sydney, nous sommes d'avis que l'on peut tirer une leçon de l'expérience acquise avec le chemin de fer de l'Alaska. Cette entreprise, qui est maintenant une société privée, a été pendant bien des années la propriété du

¹ Op cit, pp. 116-7.

gouvernement des États-Unis et elle a été administrée successivement par le ministère américain de l'Intérieur et celui des transports. Les bureaucrates de Washington (DC), qui se trouvaient à 3 300 milles à vol d'oiseau ont exercé des contrôles politiques et budgétaires sur des gestionnaires qui se trouvaient sur les lieux et qui étaient détachés des rangs d'entreprises ferroviaires des 48 États continentaux des États-Unis pour des périodes variant de 2 à 3 ans. Ce cycle de roulement du personnel a insufflé un manque de continuité ainsi qu'un manque de stimulation pour un rendement supérieur à long terme. Cette situation a fort heureusement été réglée par le transfert du chemin de fer au secteur privé, mais on peut en tirer des leçons au niveau décisionnel qu'il serait prudent d'observer à l'égard de la ligne Truro-Sydney. La plus importante est qu'il est peu probable, pour qu'un gestionnaire ferroviaire réussisse, qu'il ne fasse que passer. Il devrait être plutôt totalement engagé, de façon permanente, dans la collectivité qu'il dessert.

Cependant, les critères de gestion sont totalement différents de ceux qui s'appliquent à la propriété de la ligne. Nous ne croyons pas que le fait que la ligne de Truro-Sydney appartienne à des Américains, si cela se produit un jour, soit une considération pertinente. Bien au contraire, particulièrement si l'on considère que les Canadiens possèdent au moins quatre

chemins de fer importants aux États-Unis et que les économies des deux pays sont interdépendantes et s'interpénètrent de plus en plus.

En fait, il est bon de remarquer que Sir William Van Horne, le bâtisseur du Canadian Pacific, était un Américain de naissance. Un exemple plus récent d'un Américain qui a consacré sa carrière à l'entreprise canadienne est William Mulholland, le président du conseil de la Banque de Montréal, qui a récemment pris sa retraite. M. Mulholland, un haut dirigeant de la firme bancaire d'investissement new-yorkaise Morgan Stanley & Co, a été recruté en 1969 pour devenir chef de la direction de Brinco Limitée, l'entreprise qui a construit le projet d'un milliard de dollars de Churchill Falls au Labrador. Quelques années plus tard, il a pris la nationalité canadienne et a assumé la présidence de la Banque de Montréal. Manifestement, M. Mulholland avait décidé que, pour gérer avec succès une banque d'envergure nationale, il fallait non seulement exercer des compétences bancaires supérieures, mais plonger totalement dans l'environnemental canadien. Les gestionnaires des lignes sur courtes distances ne diffèrent pas des banquiers : ils ne peuvent pas être absents et fonctionner efficacement, c'est ce que nous pensons conjointement. Si les gestionnaires futurs de la ligne Truro-Sydney doivent véritablement prendre à coeur les préoccupations des expéditeurs - la pierre angulaire d'une entreprise

ferroviaire durable - ils doivent se trouver sur les lieux et s'identifier aux collectivités et à la province qu'ils desservent.

Cela conclut notre témoignage affirmatif.

Le personnel du Comité nous a également demandé de donner nos commentaires sur le témoignage que Paul S. Dempsey a prononcé au nom de la Fraternité des préposés à l'entretien des voies. Ce qui caractérise le plus la déclaration de M. Dempsey est qu'elle est faite comme à travers un miroir déformé par le temps; ses arguments et sa philosophie envahissante reflètent une époque -- qui s'est terminée au Canada avec le rapport de la Commission royale d'enquête McPherson sur les transports il y a une trentaine d'années -- dans laquelle les chemins de fer possédaient quasiment le monopole du transport sur de longues distances. M. Dempsey s'évertue à démontrer que l'emploi dans les chemins de fer a diminué et que l'institution de lignes sur courtes distances accélérera le recul. Nous croyons que sa démonstration et la conclusion particulières à laquelle il arrive, si elle est vrai, ne peut l'être qu'à court terme; à long terme, il est évident que les lignes qui ne sont pas rentables ou qui sont superflues avec leurs propriétaires actuels créeront davantage d'emplois en tant qu'exploitations sur courtes distances plutôt qu'à titre d'entreprises ferroviaires

abandonnées. Nous interprétons les faits qu'il étale, non pas comme allant à l'encontre de l'intérêt du public, mais plutôt comme une contribution positive à la conservation des services ferroviaires sur des distances considérables au Canada, alors qu'ils sont menacés de disparition.

M. Dempsey semble parler en faveur de la conservation du statu quo dans les dispositions syndicales ferroviaires. Nous croyons que le temps est venu d'envisager d'apporter des modifications fondamentales à ces dispositions si les chemins de fer du Canada, sur lesquels le pays a été fondé, doivent survivre et prospérer. Nous ne tirons aucune satisfaction des réductions passées et à venir du nombre d'employés de chemin de fer et nous connaissons parfaitement le désarroi financier et émotif que bien d'entre eux ont connu et peuvent subir au fur et à mesure que les chemins de fer s'adaptent aux réalités technologiques et économiques contemporaines. A notre avis, la considération primordiale -- que M. Dempsey, entre autres, ignore totalement -- est le besoin, pour les chemins de fer, de réagir aux changements s'ils veulent survivre dans les circonstances contemporaines du Canada. Le changement dont nous parlons englobe tous les aspects de la vie canadienne : le nombre d'habitants, la composition de sa population, les moyens par lesquels les gens et les biens peuvent se déplacer et, ce qui n'est pas la moindre des choses, les relations économiques entre le Canada et le reste du monde. M. Dempsey trouve manifestement à redire que, dans une ligne sur

courte distance, une seule et même personne puisse conduire une locomotive un jour et, le lendemain, être assis au clavier d'un ordinateur. En cela, il cherche à préserver à perpétuité la distinction entre les métiers héritée des premiers jours des chemins de fer, et qui reflète une époque monopoliste qui a pour ainsi dire totalement disparu aujourd'hui; à notre avis, ces exagérations réduisent la crédibilité de son témoignage.

M. Dempsey ne connaît manifestement pas les réalités de l'industrie ferroviaire au Canada. Bien entendu, nous ne parlons pas au nom de cette industrie, mais notre firme l'observe avec intérêt depuis plus de 30 ans et nous espérons qu'une partie de ce que nous disons servira à contrecarrer l'impression que M. Dempsey cherche à créer à l'effet que, dans les conditions actuelles, l'élément principal dont il faudrait tenir compte dans l'évaluation des propositions visant à créer des lignes sur courtes distances au Canada serait la préservation des emplois. On sait fort bien, il n'y a pas besoin de le démontrer ici, que les grands chemins de fer américains sont considérablement plus avancés que CP Rail et CN Rail dans la façon dont ils rajustent leurs dispositions syndicales à l'égard du contexte compétitif contemporain. En plus de se départir des lignes à faible densité, comme l'a déclamé M. Dempsey, ils ont également réussi à négocier de façon satisfaisante avec leurs nombreux syndicats de nouvelles dispositions à l'égard de la composition des équipes, des gares de passage et de l'élimination des voitures de queue,

ceci parmi bien d'autres modalités contractuelles qui assureront leur survie et leur prospérité dans une époque de compétition intermodale grandement intensifiée. Les chemins de fer canadiens n'ont guère d'autre choix que de faire la même chose s'ils veulent demeurer.

Les dispositions contractuelles qui régissent actuellement les relations entre les chemins de fer canadiens et leurs employés ont été élaborées fondamentalement lorsque la majorité du pays, et particulièrement ses régions rurales, manquaient de routes asphaltées. Le parachèvement et l'amélioration d'un vaste réseau routier au Canada se sont accompagnés d'une érosion constante de l'éventail de denrées transportées par rail, érosion qui a été masquée dans une certaine mesure par la grande croissance des industries des richesses naturelles de l'Ouest du Canada après la Deuxième guerre mondiale. C'est ainsi que les deux chemins de fer canadiens transcontinentaux d'aujourd'hui sont, à toutes fins économiques pratiques, divisés en deux secteurs : l'Ouest et l'Est. Dans l'Ouest du Canada, les chemins de fer ont remporté un succès spectaculaire par la façon très efficace dont ils pouvaient déplacer de lourds chargements de toute une variété de denrées en vrac, principalement le charbon, les céréales, le soufre et le bois. Bien des expéditeurs de ces produits n'ont pratiquement pas d'autre choix, étant donné la relativité des aspects économiques du transport ferroviaire et du transport

routier, et l'échec des grandes recherches sur les pipe-lines pour produire un autre moyen de transport viable que le rail.

Dans l'Est, par contre, les chemins de fer en sont arrivés à occuper une position de plus en plus marginale dans la société canadienne. Les zones productives du Canada central et du Canada atlantique étant desservies par un vaste réseau routier amélioré, la concurrence du camionnage n'est pas seulement envahissante mais s'accapare aujourd'hui le transport d'une partie prépondérante du mouvement des marchandises entre les villes. L'abandon massif d'embranchements ferroviaires dans l'Est du Canada est une preuve de la situation défavorable dans laquelle se trouvent les chemins de fer. Or, la situation est particulièrement critique dans les provinces atlantiques, où l'abandon complet du Newfoundland Railway, l'abandon imminent de grande partie du Dominion Atlantic Railway et la formation du Canadian Atlantic Railway sont autant de symptômes d'un retrait majeur de la participation à grande échelle des chemins de fer dans l'économie locale.

Dans le cas de la création proposée de lignes ferroviaires sur courtes distances, l'enjeu fondamental est de savoir si l'on peut conserver certains emplois ferroviaires sur les embranchements, ou s'ils disparaîtront tous. Que les fraternités de gens du rail soient d'accord ou non, la conservation des emplois dépend dans une grande mesure du paiement de taux de salaire qui prévalent au

niveau des localités, plutôt que de l'adhésion à un barème négocié à l'échelle nationale. M. Dempsey considère cette possibilité comme allant à l'encontre de l'intérêt du public; nous pensons qu'elle dessert cet intérêt.

Le manque de temps et de ressources nous empêche de riposter à chaque aspect du témoignage de M. Dempsey; cependant, nous estimons que quelques observations sont particulièrement importantes pour votre Comité. Au départ, nous ne relèverons pas la critique de M. Dempsey au sujet des interprétations, par l'Interstate Commerce Commission (ICC), des statuts que cette commission administre. Pour des non-initiés comme nous, il suffira de dire qu'il y a manifestement une foule d'avocats bien informés qui pourraient contester les élucubrations de M. Dempsey. Nous trouvons curieux qu'il se plaigne, sur une tribune canadienne n'ayant point de ressort en ce domaine, de la conduite d'un organisme administratif d'un autre pays.

Au début de sa déclaration, M. Dempsey suggère que l'expansion récente de l'activité des lignes sur courtes distances aux États-Unis constitue un "développement incontrôlé" (op. cit., p. 4). Il s'agit là manifestement d'une exagération. Chaque nouvelle ligne sur courte distance énumérée à l'annexe C de M. Dempsey a été créée sous la surveillance de l'ICC et, ce qui est peut-être encore plus pertinent, bon nombre d'entre elles bénéficient de l'appui financier et de la participation gestionnaire des

collectivités et des États qu'elles desservent. Par exemple, le nom de "Appanoose County Community Railroad" parle de lui-même. La compagnie de chemin de fer Iowa Interstate Railroad Ltd a bénéficié d'un investissement de 17 millions de dollars de la part de l'Iowa Railway Finance Authority; la North Carolina Ports Railway Commission est un organisme d'État; le Port of Pend Oreille est également un organisme étatique; le San Diego and Imperial Valley Railroad fonctionne entièrement sur des voies acquises par le biais du comté de San Diego, et nous n'avons aucun doute qu'une foule de ressources gouvernementales et communautaires, au niveau étatique et local, ont été mises de l'avant pour conserver bien des autres transporteurs cités à l'annexe C. En fait, plus du sixième des voies ferrées exploitées par les chemins de fer locaux aux États-Unis, et plus du cinquième des voies de triage et de gares (les deux catégories auxquelles appartiennent la plupart des lignes courtes) sont la propriété d'entités gouvernementales, comme le montre le tableau suivant :

GENRE DE CHEMINS DE FER

	Catégorie I	Régional	Local	Triage et gare
Nombre d'entreprises	14	30	298	188
Employés	209 708	11 578	7 009	7 248
Milles de voies ferrées				
- exploitées	133 189	18 375	19 041	5 295
- appartenant à l'entreprise	115 219	13 296	14 201	3 263
- appartenant au gouvernement	0	1 418	3 263	1 090
Parts de la longueur totale de voies exploitées appartenant au gouvernement (%)	0	7,7	17,1	20,6

Source : Association of American Railroads, Profiles of U.S. Railroads, 1991 Edition, Washington (DC).

Incidentement, on pourrait critiquer l'annexe C comme étant une liste gonflée, étant donné que certaines entreprises qui y figurent ne sont plus des chemins de fer en exploitation et d'autres ne devraient pas s'y trouver. Par exemple, C & J Railroad a fait faillite et ne fonctionne plus, tandis que Franklin County Railroad a été abandonné. Un autre exemple d'exagération est Western Railroad Properties (WRP), une entité créée par la Chicago and North Western Transportation Company, mais qui n'a jamais été physiquement jointe au réseau afin que le transporteur ait accès au charbon à faible teneur en soufre du bassin de la rivière Powder dans l'État du Wyoming. WRP, qui est

une filiale de la Chicago North Western Transportation Company, fonctionne en tant que partie intégrante de ce chemin de fer de catégorie 1, et non comme une courte ligne indépendante, comme le suggère son inclusion dans le document de M. Dempsey. En tout cas, sa création a bien servi le public en mettant fin au monopole de transport que Burlington Northern Railroad détenait à l'égard de ce vaste et riche dépôt de charbon.

En page 7, M. Dempsey suggère que plus de la moitié des voies vendues par les transporteurs de catégorie 1 aux lignes sur courtes distances "auraient pu ne pas être abandonnées". M. Dempsey ne fournit aucune preuve à l'appui de cette assertion, mais nous mettons en doute sa validité. En fait, nos études suggèrent exactement l'inverse, comme le montre le tableau ci-dessous :

ABANDONS INSCRITS - CROISSANCE DES NOUVEAUX TRANSPORTEURS
1976 - 1987

Milles

Année

ABANDONS INSCRITS + CROISSANCE DES NOUVEAUX TRANSPORTEURS

Source : Rapports annuels de l'Interstate Commerce Commission,
1976-1978; Statistics of Regional and Local Railroads,
Association of American Railroads, Washington (DC).

A partir de l'analyse ci-dessus, nous en arrivons à la conclusion
que la formation de lignes ferroviaires sur courtes distances aux
États-Unis a eu l'effet politique très pratique de fournir une
solution aux laissés pour compte.

Le témoignage de M. Dempsey atteint peut-être également son
comble à la page 7, où il suggère que les petits services
ferroviaires de la catégorie 3 ont des "exigences de sécurité

inférieures" à celles des grands chemins de fer de la catégorie 1. L'American Short Line Railroad Association nous a fait savoir que cette déclaration n'a aucun fondement. Aux États-Unis, les chemins de fer, petits et grands, sont réglementés dans tous les aspects de la sécurité ferroviaire par la Federal Railroad Administration (FRA), qui impose des normes uniformes à toutes les catégories de transporteurs. Bien entendu, certaines de ces normes sont rajustées afin d'éviter d'imposer des exigences inutiles aux très petites entreprises ferroviaires. M. Dempsey ne veut certainement pas suggérer qu'une entreprise ferroviaire ne possédant qu'une seule locomotive et, par conséquent qui ne se sert jamais de plus d'un train à la fois, devrait installer les dispositifs de contrôle ferroviaire coûteux d'une grande ligne sur un itinéraire où circulent peut-être de nombreux trains sur une certaine longueur de voies tous les jours.

Aux pages 8 et 9 de son témoignage, M. Dempsey décrit les difficultés financières de la Pittsburgh and Lake Erie Railroad Company et en arrive à la conclusion que "sa capacité de sortir de cette mauvaise passe a été considérablement entravée par la dette contractée pour effectuer le rachat spéculatif". Dans notre propre témoignage affirmatif, nous avons mis en garde que, pour réussir, les lignes ferroviaires sur courtes distances doivent éviter un trop lourd fardeau de la dette; nous sommes

totalelement d'accord avec la conclusion de M. Dempsey, sans souscrire nécessairement à la totalité de son exposé sur le sujet.

A la page 11 de son témoignage, M. Dempsey affirme que l'ICC "a permis la formation de réseaux ferroviaires sans la surveillance du gouvernement". Nous avons indiqué précédemment notre désaccord avec cette conclusion et, de toute façon, personne n'a suggéré que des lignes ferroviaires canadiennes sur courtes distances pourraient être formées sans l'accord du gouvernement. De façon générale, nous croyons que le programme actuel de réglementation qui s'applique aux chemins de fer canadiens dépasse de loin la portée et l'intensité de ce qui se fait aux États-Unis, M. Dempsey n'a donc pas besoin de s'en faire à ce sujet. Le fait que cette audience ait lieu est la preuve même du contraire.

A la page 12 de son témoignage, M. Dempsey implique que l'absence d'une indemnité de licenciement versée aux employés des transporteurs (anonymes) qui changent de propriétaire provoque des inégalités. Nous ne connaissons aucun autre cas, hormis les chemins de fer, où toutes les entreprises d'un secteur industriel garantiraient par contrat des indemnités de licenciement à l'ensemble d'une catégorie d'employés.

Bref, il est pénible d'observer le monde du travail organisé dans le rôle des Luddites de l'Angleterre du 19^e siècle, cherchant à maîtriser des changements inévitables. Si le Canada doit devenir totalement compétitif à l'aube du 21^e siècle, il ne peut pas chercher à conserver ses chemins de fer dans un modèle du 19^e siècle.

Nous vous remercions de nouveau de l'occasion que vous nous avez donnée de formuler nos opinions au sujet des lignes ferroviaires sur courtes distances et en particulier sur celle de Truro-Sydney. Nous nous tenons à votre disposition pour répondre à toutes les questions que vous pourriez avoir.

ANNEXE AQualifications de Robert L. Banks

Je m'appelle Robert L. Banks. Je suis président du cabinet d'experts-conseils sur les transports R.L. Banks & Associates Inc., 1717 K Street, N.W., Washington (DC). Je suis un analyste des transports depuis plus de 40 ans.

Ma thèse en tant que candidat au diplôme AB au collège Columbia, le coeur de l'université Columbia, dont je suis sorti en tant que Phi Beta Kappa, avec spécialisation en économie, avait pour thème "Les facteurs stratégiques dans l'exploitation des chemins de fer". En tant que boursier dans le domaine des transports à l'université Yale, j'ai préparé une étude sur les caractéristiques des revenus et des coûts de deux itinéraires de transport de marchandises par voie ferrée entre le Territoire officiel et le sud de la Nouvelle-Angleterre. Pendant huit ans, sans compter le service militaire, j'ai travaillé au service du mouvement du New-York Central Railroad.

En 1949, je suis entré à l'Office américain de l'aéronautique civile en tant que chef de sa section sur le service des transports. Puis j'ai été engagé comme spécialiste industriel dans les transports par l'U.S. Air Force et, ensuite, par la CIA.

En 1956, j'ai quitté le service auprès du gouvernement américain et fondé ma propre entreprise d'économistes et d'ingénieurs conseils dans les transports. Au fil des ans, mon entreprise a effectué un grand nombre d'études sur les transports, dans une variété de sujets, au nom de transporteurs, d'entreprises industrielles, d'organismes publics, d'entités gouvernementales et d'associations professionnelles. Nous avons préparé des documents portant droit d'auteur et analysant des problèmes internes, qui ont servi de guide dans le processus décisionnel de la direction et nous avons également introduit et commandité des documents et des témoignages devant plusieurs sous-comités du Congrès américain et des comités permanents du parlement du Canada, ainsi qu'un certain nombre de tribunes sur les aspects de la réglementation et de la législation sur les transports.

J'ai assumé les fonctions de vice-président exécutif du Groupe de recherches sur les transports au Canada et suis membre agréé de l'American Society of Transportation and Logistics Inc., membre de l'American Economic Association, de la National Association of Business Economists et de l'American Association of Railroad Superintendents. Je suis un associé de la Transportation Research Board. J'ai également été admis à pratiquer devant l'Interstate Commerce Commission.

Je suis l'auteur de nombreux articles sur un vaste éventail de sujets sur les transports, qui ont été publiés dans des revues spécialisées comme Transportation Journal, Transportation and

Distribution Management, Public Utilities Fortnightly,
Metropolitan Transportation et Public Administration Review.

J'ai enseigné à titre de maître de conférences des transports à l'université Southeastern et prononcé pendant plusieurs années la conférence annuelle sur les coûts et la détection des coûts au séminaire de gestion sur les transports organisé par l'école de commerce de l'université Columbia.

Depuis les 35 dernières années, une partie importante de mes activités dans mon entreprise est axée sur les transports canadiens. J'ai été un des principaux témoins économiques pour les provinces de l'Alberta et du Manitoba devant la Commission royale d'enquête McPherson. J'ai comparu au nom des dix provinces dans l'enquête sur les coûts des chemins de fer de la Commission canadienne des transports en 1968 et ai représenté les provinces des Prairies dans les audiences de la Commission Snively sur le coût du transport des céréales par chemin de fer. Je suis l'auteur de Prairie Short Line Railways : Concept and Practice, un document qui traite des concepts et des pratiques des lignes ferroviaires des Prairies sur de courtes distances, et qui a été publié par le Groupe de recherches sur les transports au Canada, dans ses Actes de 1986. J'ai mené à bien une soixantaine d'affectations au Canada, dont la plus récente avait

trait au service de train à grande vitesse entre Québec et Montréal. Je suis membre honoraire à vie du Groupe de recherches sur les transports au Canada, qui est un organisme de nationalité américaine.

ANNEXE B**Qualifications de Charles H. Banks**

Je m'appelle Charles H. Banks. Je suis directeur de l'analyse financière auprès du cabinet d'experts-conseils sur les transports R.L. Banks & Associates Inc., 1717 K Street, N.W., Washington (DC). Je compte plus de 15 ans de carrière dans l'industrie ferroviaire, ayant occupé divers postes chez des transporteurs, au gouvernement et en tant qu'expert-conseil. Avant cela, j'ai obtenu un baccalauréat en économie au collège Haverford et une maîtrise en administration des affaires à l'école Wharton, à l'université de Pennsylvanie, avec une concentration conjointe en finances et transports.

Entre 1971 et 1978, j'ai occupé divers postes dans les services d'exploitation, de commercialisation, de haute direction, des finances et de planification stratégique des compagnies ferroviaires suivantes : Western Maryland Railway, Rock Island Lines, Southern Railway System, Southern Pacific Transportation Company et Consolidated Rail Corporation (Conrail). Chez Southern Pacific et Conrail, j'ai eu l'occasion d'étudier en détails les aspects économiques reliés à l'exploitation continue de lignes de transport de marchandises de faible densité.

Entre 1978 et 1985, j'ai occupé plusieurs postes à l'United States Railway Association, pour en arriver à celui de directeur de la planification stratégique et financière. Cet organisme

était une société publique qui s'est chargée de la restructuration des chemins de fer américains du Nord-est et du Midwest dans ce qui est devenu Conrail et j'ai surveillé le développement de cette entreprise en une entité capable de se sevrer elle-même de l'assistance publique de manière à livrer indépendamment la concurrence dans le secteur privé.

En 1985, je suis entré chez R.L. Banks & Associates Inc., où je me suis occupé presque sans interruption de l'évaluation de la viabilité et de la valeur des lignes de transport ferroviaire de marchandises à faible densité. Par exemple, j'ai analysé, pour le ministère québécois des Transports, l'application de l'expérience américaine des services sur courtes distances à la possibilité d'établir des lignes à faible densité dans cette province. Les recherches que j'ai entreprises à ce titre comprenaient notamment : l'identification des caractéristiques de mouvement, d'ingénierie, de finances, de gestion, d'exploitation et de matériel qui pourraient assurer la viabilité de l'exploitation de lignes sur courtes distances; un examen de la répercussion, sur la viabilité des lignes sur courtes distances, des dispositions contractuelles et des relations avec les transporteurs provenant des embranchements; et une revue des tendances historiques des lignes ferroviaires américaines sur courtes distances.

Ma perspective sur le développement des lignes ferroviaires sur courtes distances se résume dans une grande mesure à l'évaluation des mouvements, des projections de recettes et de coûts avancés relativement au financement de l'acquisition, à l'expansion ou à la réadaptation de nombreuses lignes ferroviaires de courtes distances et régionales ou à l'évaluation de leur potentiel de viabilité en général, dans le cadre d'études plus vastes effectuées par R.L. Banks & Associates Inc. Par exemple, dans le cadre d'une étude sur la diligence raisonnable effectuée pour le compte de la Banque Toronto-Dominion, j'ai évalué au moyen d'entrevues auprès des expéditeurs et par des recherches indépendantes, le marché charbonnier de l'Illinois, dans lequel Toledo, Peoria et Western Railroad faisait concurrence aux péniches, aux camions et à d'autres fournisseurs du transport ferroviaire.

Pour le compte de Irving Trust, New York Life et Berkshire Partners, j'ai interrogé 14 grands utilisateurs de chemins de fer pour évaluer les solutions intra et intermodales dans le secteur du service ferroviaire du Winconsin Central Ltd. et effectué des études spéciales sur les marchés hautement compétitifs du transport des pâtes et papier, de remorques sur wagon plat et du charbon, relativement au financement de l'acquisition de la compagnie de chemin de fer régionale naissante.

J'ai revu des demandes déposées auprès de la Federal Railroad Administration visant à obtenir un financement pour la réadaptation des voies et des structures. Dans le cadre de ces affectations, j'ai interrogé les principaux clients de l'Iowa Interstate Railroad Ltd., de la Gulf & Mississippi Railroad Corporation et de la Dakota, Minnesota & Eastern Railroad Corporation afin d'évaluer les perspectives commerciales de ces transporteurs.

Au nom de la General Electric Credit Corporation, j'ai exploré la valeur de revente potentielle à des transporteurs situés sur des embranchements, de certains segments de la Chicago Central and Pacific Railroad Company, comme solution à la réalisation de la valeur liquidative nette au cas où le transporteur novice ne rencontre pas ses prévisions financières.

J'ai été l'analyste principal des transports dans des poursuites judiciaires dans lesquelles l'Inspiration Consolidated Copper Company avait engagé R.L. Banks & Associates Inc. pour réfuter la demande de la Southern Pacific Transportation Company visant à abandonner son embranchement Globe, les justifications économiques reposant fortement sur les perspectives d'un mouvement efficace et continu du concentré de cuivre dans des trains unitaires sur tout l'itinéraire. Étant donné que le service des trains sur l'embranchement ne dépassait pas la

jonction avec la ligne principale, l'analyse financière équivalait à une détermination de la viabilité d'un service sur courte distance.

Dans le cadre d'une affectation plus vaste réalisée par R.L. Banks & Associates Inc., pour le compte du ministère américain de la Justice à l'égard de la vente proposée de Conrail, j'ai interrogé des expéditeurs de l'industrie du papier, de l'acier et de l'automobile pour déterminer leurs besoins en matière de transport et recueillir leurs perspectives sur la probabilité que les petites entreprises ferroviaires pouvaient livrer concurrence avec succès à d'autres modes de transport. Par ailleurs, j'ai analysé les coûts que la société ferroviaire Pittsburgh and Lake Erie Railroad pouvait s'attendre à engager si elle achetait et ou exploitait les voies dont Conrail ou Norfolk Southern étaient propriétaires.

APPENDIX TC-5

A PERSPECTIVE ON SHORT LINE RAILWAYS IN CANADA

A paper to be presented to the Standing Senate Committee on Transport and Communications on February 13, 1992, by Dr. John Heads, Director, Transport Institute, University of Manitoba, Winnipeg, MB, R3T 2N2.

Mr. Chairman and Honourable Senators, I thank you for this invitation to appear before your Committee today, which is meeting to inquire into the decision of Canadian National Railways to sell the main railway line between Truro and Sydney, Nova Scotia. I am the Director of the Transport Institute at the University of Manitoba and have been in this position since 1988. From 1981 to 1987, I was Executive Director of the Railway Transport Committee, Canadian Transport Commission, the predecessor organization to the National Transportation Agency of Canada. Prior to that, I was engaged in various aspects of transport research and transport policy formulation with the Province of Manitoba, 1967-74, and the Research Branch of the Canadian Transport Commission, 1974-1980. I hold M.A. and M.Sc. degrees in Economics from Cambridge University, England, and a Ph.D. in Agricultural Economics from the University of Manitoba.

In respect of short line railways, I was co-author with my colleague Dr. Arthur G. Wilson and Dr. Denver Tolliver of the Upper Great Plains Transportation Institute in Fargo, North Dakota, of a report entitled "Short Line Railways: Experience in the United States and Canada", dated September 1990. This research was undertaken under contract for the Grain Transportation Agency, a federal agency located in Winnipeg, and released into the public domain. The Grain Transportation Agency has undertaken to provide copies of this report to the Senate Committee.

I have been invited to appear before your Committee today to give a Canadian perspective on the short line issue. As the Committee has already requested evidence from experts in the United States, I do not propose to review experience with short lines south of the border. As a Manitoban, I am not expert on the specific operating characteristics and traffic

handled on the 230 miles of rail line between Truro and Sydney, but this information will be provided to the Committee by other witnesses.

My objective is to comment on factors affecting the viability of short lines, as identified in our report to the Grain Transportation Agency, illustrated where appropriate by references to the examination of the Central Western Railway (CWR) in Alberta, contained in Chapter 7 of this report and our superficial review of the Southern Rails Cooperative Ltd. (SRC) in Saskatchewan, contained in Chapter 8. As of January 24, 1992, the CWR has not yet taken over operation of the CP Coronation and Lacombe (part) Subdivisions, but this is imminent. The conveyance agreement for the transfer of CN lines to the Goderich-Exeter Railway (GER) in Ontario was approved by the National Transportation Agency in August 1991, but the GER has not yet commenced operations.

Factors Affecting Short Line Viability

These factors are discussed under the following headings, not necessarily listed in order of importance - management; capital availability; traffic base; customer relations; and labour and operating costs.

Management

The importance of good management is essential to any enterprise. In the context of short line railways, this was stated succinctly by Senator Finlay MacDonald in the Senate on December 9, 1991.

Experience in Canada and the U.S. has shown that railroad operators must have two paramount qualifications. First, they have to know how to run trains. Second, they have to have good financial management. The two of these combined create the marketing strategy and the customized service which is now clearly lacking. (Hansard, December 9, 1991, p. 733).

On the basis of several meetings with the management of the Central Western Railway, it is my opinion that these requirements are fully met by that railway.

Capital Availability

The operation of a short line railway is capital intensive. When the CWR commenced operations in 1986, it acquired 106.3 miles of the former CN Stettler Subdivision. This cost \$2.7 million or \$25,400 per mile. In addition, the CWR needed a further \$1.2 million for equipment purchases, insurance, organization expenses and working capital. The equipment purchases were mainly locomotives; CWR does not own grain cars, as government owned hopper cars carry the bulk of Canadian grain on CN and CP lines and these are interchanged with CWR.

Initially, short lines in the United States had considerable difficulty in obtaining financing, particularly as a number of lines went bankrupt in the early days. This became less of a problem in the 1980s, when the failure rate among short line railroads in the United States was roughly the same as for other new enterprises in services, trade, construction and manufacturing.

The Canadian short lines were established under rather special financial situations. The CWR was regarded as a demonstration project. The shareholders' equity was very small and the bulk of the funding came almost equally from a non-interest bearing debenture provided by CN and a Government of Canada contribution, which was subsequently to be repaid with interest charged on the outstanding amount. The SRC, which is a much smaller operation than CWR, was regarded as a demonstration project by the Province of Saskatchewan, which provided a loan and also guarantees on other borrowings by SCR. I am not familiar with the financing arrangements being made by GER.

Short lines must obviously be careful that they do not pay too much for line purchase in relation to earnings potential, especially if the lines purchased require substantial

rehabilitation. The price paid for CWR for the Stettler Subdivision was not modest; on the other hand, the seller was obliged to provide an interest free debenture.

Traffic Base

A minimum traffic density is required for a short line and in the U.S. it has been suggested that the minimum should be in the range of 20 to 40 cars per mile of track per year.¹ The traffic base of CWR on the former Stettler Subdivision was less than this in the years 1986-89, averaging approximately 18 cars per mile of track per year. With the addition of the CP Coronation and Lacombe (part) Subdivisions to the CWR network, this density may increase. Verbal information has been given that there are 25,000 carloads per annum on the Truro-Sydney line and this would give over 100 cars per mile of track per year, a very satisfactory figure for a short line operation.

U.S. research has suggested that the probability of success for a short line is increased when traffic is in both directions, rather than predominantly inbound or outbound. Traffic on CWR and SRC is predominantly outbound grain and there is virtually no traffic for delivery to customers on these lines. This situation is not unusual among branch lines relying on grain in the Canadian prairies. At the time of preparation of this paper, information was not available on the direction of traffic flows on the Truro-Sydney line. However, traffic on this line is not confined to one commodity and the diversification in the types of traffic carried would tend to make the operation more stable than reliance on a single product, as in the prairie short lines.

Short lines interchanging with major rail carriers obviously have to strike a division of the revenues obtained from the traffic which is interchanged. The degree to which a short line

¹ J.F. Due, The Nationwide Experience with New Small Railroads Formed to Take Over Abandoned Lines, 1971-1984, Working Paper No. 7, Bureau of Economic and Business Research, University of Illinois, 1984, pp. 12-3.

can arrange a profitable division of revenues is crucial to the viability of the short line. Unfortunately, there is not much to be learned on this count from the CWR and the SRC. Both short lines are carrying grain moved with government subsidy provided under the Western Grain Transportation Act, government fixes the rates paid to the short lines and they do not have to negotiate rates with major carriers. Experience to date in Canada, therefore provides no guidance on the likely outcome of rate negotiations between short lines and major carriers.

Customer Relations

Short lines generally have good relations with their customers and this can attract additional business. Interviews conducted by my colleagues and myself with customers of CWR confirmed high customer satisfaction and an improved quality of service. Nevertheless, as of mid-1990, none of the elevator companies located on the CWR line had made any major investments there and I understand that two of the eleven elevators on the line were closed effective December 1990. Compared with major railways, there can be little doubt that short line management is more sensitive to the needs of its customers and more able to maximize traffic, but obviously this can never be enough to safeguard the short line from the effects of major traffic changes.

Labour and Operating Costs

Average weekly earnings in July/September 1991 were \$852 in the railway industry in Canada, against \$651 in the transport industries as a whole (Statistics Canada 72-002). The high figure of railway earnings results from contracts negotiated with the unions which generally apply across the country. A Supreme Court of Canada ruling has determined that CWR is not under federal jurisdiction and therefore not subject to the Canada Labour Code. This means that union agreements with major railways do not apply when operations are sold to short lines. In principle, short lines can therefore operate at lower wage levels than those paid by major railways. In practice, short lines claim their labour economies arise not

so much from paying lower wages as from being able to use staff more efficiently between different occupations without the constraints of union demarcation requirements. Partly for this reason, CWR claims that it has been able to carry out track maintenance at much lower cost than would be incurred by a major railway. At the same time, CWR claims that job satisfaction among employees can be much greater with the more varied work load offered by a short line.

Labour unions are concerned that establishment of short lines will lead to reduced railway employment. However, this is not necessarily the case if the alternative to short line operation is rail line abandonment. In January/September 1991, total railway employment in Canada averaged 64,000 (Statistics Canada 72-002). On the basis of figures compiled from official sources by the Transport Institute, which are hopefully on a comparable basis to the 1991 figure, this employment has fallen from 82,000 in 1986 and from 93,000 in 1982. Any loss in employment caused by the establishment of short lines would be minuscule given the overall trend of declining railway employment in Canada.

In terms of operating costs, CWR is probably operating at lower cost than the major railways in respect of labour and maintenance costs, but there is one area where short lines are at risk to higher cost levels. This relates to overall management costs, where CWR is devoting far more quality management to the 106.3 miles it operates than CN could expend on the Stettler Subdivision. CWR management is probably top-heavy in relation to its present operation, but this problem will be reduced when CWR expands its activities to include operation of the former CP Coronation and Lacombe (part) Subdivisions.

What can we learn from Canadian short line experience that is applicable to the Truro-Sydney line?

The initial response to this question might seem to be not very much. CWR and SRC are small grain hauling operations, carrying much less traffic than the Truro-Sydney line. CWR was financially assisted by the Government of Canada in its start-up and SRC by the

Province of Saskatchewan. Neither company has had to negotiate revenue divisions with major carriers, as their revenues have essentially been paid from federal subsidies given under the Western Grain Transportation Act. If the basis of payment under this legislation is changed from "pay the railways" to "pay the producer", this could cause very considerable problems to the viability of these railways, but the method of payment of these subsidies is beyond the terms of reference of the present paper.

The Truro-Sydney line is a very different operation from the CWR. Yet, there are lessons to be learnt. Provided that the Truro-Sydney line is operated by a fiscally sound management with adequate capitalization and that the traffic base is maintained, the line could be operated as a short line, probably at lower cost than the CN operation. The quality of service to customers would probably improve and the effects on labour need not be cataclysmic.

A word of warning

Nevertheless, there needs to be a word of warning with respect to one major aspect in converting the Truro-Sydney rail operation to a short line. If CWR and SRC were to go bankrupt and disappear, farmers could still truck grain to alternative rail points. Alternative rail service does not exist in the eastern half of Nova Scotia presently served by the Truro-Sydney line.

If this link becomes a short line, CN would cease to have any obligations in respect of its operations, unless it were to resume ownership or control of the line, as explained quite clearly in section 158 (4) (a) of the 1987 National Transportation Act. The short line would be under provincial jurisdiction and no longer the responsibility of the Government of Canada. Consequently, if the line ceased to be viable under short line status, there would be no potential federal subsidy for the line, even if its continued operation were required in the public interest.

There is therefore an air of finality about converting the Truro-Sydney rail link to short line status and the results of any financial failure of the short line would be much more severe than in the case of the short lines already operating in the prairies. As an economist, I am not competent to pursue the legal implications of this further. Nevertheless, there must be some sympathy for those people in Nova Scotia who ask for a safeguard against the possibility of a short line's ceasing to operate within some specified time of the conveyance of the line from CN. In the prairies, the majority of our grain lines are guaranteed to continue operations to the year 2000. Perhaps, it would be possible to give some comparable guarantee on the Truro-Sydney line.

January 27, 1992

ANNEXE TC-5

APERÇU DES CHEMINS DE FER SECONDAIRES AU CANADA

Mémoire présenté au Comité sénatorial permanent des transports et des communications le 13 février 1992, par John Heads, directeur, Institut des transports, Université du Manitoba, Winnipeg (Manitoba)
R3T 2N2

Monsieur le président, honorables sénateurs, je vous remercie de cette invitation à comparaître aujourd'hui devant votre comité, qui étudie la décision des Chemins de fer nationaux de vendre sa ligne principale entre Truro et Sydney, en Nouvelle-Écosse. Je suis directeur de l'Institut des transports de l'Université du Manitoba depuis 1988. De 1981 à 1987, j'ai été directeur administratif du Comité des transports ferroviaires, à la Commission canadienne des transports, l'ancêtre de l'Office national des transports du Canada. Auparavant, j'ai participé à divers aspects de la recherche sur les transports et de la formulation de la politique des transports au sein du gouvernement du Manitoba, de 1967 à 1974, et à la Direction générale de la recherche de la Commission canadienne des transports, de 1974 à 1980. Je suis titulaire d'une maîtrise en économie de l'Université de Cambridge, en Angleterre, et d'un doctorat en économie agricole de l'Université du Manitoba.

En ce qui concerne les chemins de fer secondaires, j'ai rédigé, en collaboration avec mon collègue Arthur G. Wilson et avec Denver Tolliver, de l'Upper Great Plains Transportation Institute de Fargo, au Dakota du Nord, un rapport intitulé "Short Line Railways: Experience in the United States and Canada", daté de septembre 1990. Cette recherche commandée par l'Office du transport du grain, un organisme fédéral établi à Winnipeg, a été publiée. L'Office du transport du grain s'est engagé à en remettre des exemplaires au Comité sénatorial.

J'ai été invité à comparaître devant votre comité aujourd'hui pour donner une perspective canadienne à la question des chemins de fer secondaires. Étant donné que le comité a déjà demandé les témoignages d'experts américains, je n'ai pas l'intention de passer en revue l'historique de la question au sud de la frontière. En tant que Manitobain, je ne suis pas un expert de l'exploitation des 230 milles de voies ferrées entre Truro et Sydney, ni du volume des marchandises transportées sur cette ligne, mais cette information vous sera fournie par d'autres témoins.

Je voudrais commenter les facteurs qui influencent la viabilité des chemins de fer secondaires, tels que nous les avons définis dans notre rapport à l'Office du transport du grain, et vous renvoyer au besoin à l'examen du Central Western Railway (CWR) en Alberta, qui figure au chapitre 7 du rapport, et à notre examen superficiel de la Southern Rails Cooperative Ltd. (SRC) en Saskatchewan, qui

figure au chapitre 8. Au 24 janvier 1992, le CWR n'avait pas encore pris en charge l'exploitation des subdivisions Coronation et Lacombe (partie) du CP, mais cela ne saurait tarder. L'accord de transfert des voies du CN au Goderich-Exeter Railway (GER) en Ontario a été approuvé par l'Office national des transports en août 1991, mais le GER n'a pas encore commencé ses opérations.

Facteurs qui influencent la viabilité des chemins de fer secondaires

Ces facteurs sont examinés en fonction des aspects suivants, qui ne sont pas nécessairement présentés en ordre d'importance : gestion; accès aux capitaux; densité du trafic; relations avec les clients; coûts en main-d'oeuvre et frais d'exploitation.

Gestion

L'importance d'une bonne gestion est essentielle pour toute entreprise. Dans le contexte des chemins de fer secondaires, cet aspect a été évoqué brièvement au Sénat par le sénateur Finlay MacDonald, le 9 décembre 1991.

Au Canada et aux États-Unis, on sait par expérience, que les exploitants de chemins de fer doivent avoir deux grandes qualités. Premièrement, ils doivent savoir comment faire rouler les trains. Deuxièmement, ils doivent avoir une bonne gestion financière. Ces deux éléments sont nécessaires pour créer la stratégie de commercialisation et le service personnalisé qui manquent, de toute évidence, à l'heure actuelle. (Hansard, 9 décembre 1991, p. 734)

Après avoir rencontré à plusieurs reprises la direction du Central Western Railway, je suis d'avis que cette société ferroviaire satisfait pleinement à ces exigences.

Accès aux capitaux

L'exploitation de voies secondaires exige des capitaux considérables. Quand le CWR a commencé ses activités, en 1986, il a acquis 106,3 milles de l'ancienne subdivision Stettler du CN, à un coût de 2,7 millions de dollars, soit 25 400 \$ le mille. De plus, le CWR a eu besoin de 1,2 million de dollars supplémentaires pour les achats de matériel, les assurances, les frais d'organisation et le fonds de roulement. Le matériel acheté comprenait surtout des locomotives; le CWR ne possède pas de wagons de céréales, puisque le gouvernement possédait les wagons-trémies qui transportent la plus grande partie du grain sur les voies du CN et du CP et qu'il y a des points d'échange avec les voies du CWR.

Au début, les chemins de fer secondaires américains ont eu beaucoup de mal à obtenir du financement, surtout parce que certains d'entre eux ont fait faillite. Le problème s'est atténué dans les années 80, quand le taux d'échec parmi les chemins de fer secondaires aux États-Unis est devenu à peu près le même que pour d'autres jeunes entreprises des secteurs des services, du commerce, de la construction et de la fabrication.

Les chemins de fer secondaires canadiens sont nés dans une conjoncture financière plutôt spéciale. Le CWR a été considéré comme un projet-pilote. L'avoir des actionnaires était très faible et la plus grande partie du financement provenait presque à part égale d'une débenture sans intérêt du CN et d'une contribution du gouvernement du Canada, qui devait être remboursée par la suite ainsi que les intérêts sur l'encours. La SRC, une entreprise beaucoup plus petite que le CWR, a été considérée comme un projet-pilote par la province de la Saskatchewan, qui lui a accordé un prêt et des garanties sur ses autres emprunts. Je ne connais pas les modalités du financement du GER.

Les chemins de fer secondaires doivent bien sûr prendre garde de ne pas payer trop cher les voies achetées par rapport aux possibilités d'en tirer des revenus, surtout si ces voies nécessitent des travaux de réfection importants. Le prix payé par le CWR pour la subdivision Stettler n'était pas une aubaine; par contre, le vendeur a dû fournir une débenture sans intérêt.

Densité du trafic

Un chemin de fer secondaire nécessite une densité de trafic minimale et, aux États-Unis, on a suggéré que le minimum devrait varier de 20 à 40 wagons par mille de voie par année¹. La densité du trafic du CWR sur l'ancienne subdivision Stettler était inférieure à ce minimum entre 1986 et 1989, se situant en moyenne à 18 wagons par mille par année. Avec l'ajout des subdivisions Coronation et Lacombe (partie) au réseau du CWR, cette densité pourrait augmenter. Selon des renseignements obtenus de vive voix, 25 000 wagons circulent sur la ligne Truro-Sydney tous les ans, ce qui donnerait plus de 100 wagons par mille de voie par année et constituerait une densité très satisfaisante pour un chemin de fer secondaire.

Les recherches américaines ont démontré que les chances de succès des chemins de fer secondaires augmentent quand les marchandises circulent dans les deux sens,

¹ J.F. Due, The Nationwide Experience with New Small Railroads Formed to Take Over Abandoned Lines, 1971-1984, document de travail n° 7, Bureau of Economic and Business Research, University of Illinois, 1984, p. 12-13.

plutôt que surtout dans un sens ou dans l'autre. Les marchandises transportées sur les voies du CWR et de la SRC comprennent surtout du grain acheminé vers d'autres régions et presque aucune marchandise n'est livrée à des clients sur ces lignes. Au moment de rédiger le présent document, il était impossible d'obtenir des données sur le sens de l'écoulement du trafic sur la ligne Truro-Sydney. Toutefois, le trafic sur cette ligne ne se limite pas à un seul type de marchandises et la diversification des marchandises aurait tendance à rendre l'entreprise plus stable que lorsqu'elle compte sur un seul produit, comme le font les chemins de fer secondaires des Prairies.

Les chemins de fer secondaires qui ont des points d'échange avec les grandes sociétés ferroviaires doivent, de toute évidence, déterminer le partage des revenus tirés du transport des marchandises qui sont échangées. La mesure dans laquelle un chemin de fer secondaire peut obtenir un partage des revenus rentable est un élément crucial de la viabilité de cette petite société ferroviaire. Malheureusement, le CWR et la SRC ne peuvent pas beaucoup nous renseigner à ce sujet. Ces deux sociétés transportent du grain acheminé à l'aide de subventions publiques versées en vertu de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, le gouvernement fixe les tarifs versés aux chemins de fer secondaires et les tarifs ne sont pas négociés avec les grands transporteurs. L'expérience canadienne à ce jour ne donne donc aucune indication sur l'issue probable de négociations des tarifs entre les chemins de fer secondaires et les grands transporteurs ferroviaires.

Relations avec les clients

Les chemins de fer secondaires entretiennent habituellement de bonnes relations avec leurs clients et peuvent attirer de nouveaux clients. Les entrevues menées par mes collègues et moi-même avec les clients du CWR ont confirmé le taux élevé de satisfaction des clients et l'amélioration de la qualité du service. Néanmoins, au milieu de 1990, aucune des grandes entreprises de stockage de grain situées le long des voies du CWR n'avait effectué d'investissement important et je crois comprendre que deux des onze silos desservis ont été fermés en décembre 1990. Par rapport aux grandes sociétés ferroviaires, il ne fait aucun doute que la direction des petites sociétés ferroviaires est plus sensible aux besoins de ses clients et plus en mesure de maximiser le trafic, mais, de toute évidence, cela ne protégera jamais complètement les chemins de fer secondaires contre les effets de bouleversements du trafic.

Coûts en main-d'oeuvre et frais d'exploitation

La rémunération hebdomadaire moyenne entre juillet et septembre 1991 était de 852 \$ dans l'industrie ferroviaire au Canada, comparativement à 651 \$ dans l'ensemble du secteur des transports (Statistique Canada 72-002). Le montant élevé de la rémunération dans le secteur ferroviaire résulte des contrats négociés avec les syndicats et qui s'appliquent généralement à l'échelle du pays. La Cour suprême du Canada a statué que le CWR ne relève pas de la compétence fédérale et n'est donc pas assujéti au Code canadien du travail. Cela signifie que les accords conclus entre les syndicats et les grandes sociétés ferroviaires ne s'appliquent pas quand les opérations sont vendues à de petites sociétés ferroviaires. En principe, les chemins de fer secondaires peuvent donc exercer leurs activités en offrant des salaires plus bas que ceux des grandes sociétés ferroviaires. En pratique, les petites sociétés soutiennent que leurs économies ne découlent pas tant des salaires plus bas que de la possibilité d'utiliser le personnel plus efficacement grâce à la mobilité professionnelle et sans être limitées par les exigences syndicales au sujet de la définition des tâches. C'est en partie pour cette raison que le CWR soutient avoir pu assurer l'entretien des voies à bien meilleur marché que ne le ferait une grande société ferroviaire. Par ailleurs, le CWR soutient que le travail varié dans les chemins de fer secondaires permet d'augmenter considérablement la satisfaction des employés.

Les syndicats craignent que la création de chemins de fer secondaires ne réduise l'emploi dans le secteur ferroviaire. Toutefois, ce n'est pas nécessairement le cas, lorsque l'alternative est l'exploitation de voies secondaires ou l'abandon du service. Entre janvier et septembre 1991, l'emploi total dans le secteur ferroviaire au Canada s'est établi en moyenne à 64 000 personnes (Statistique Canada, 72-002). D'après les chiffres compilés à partir de sources officielles par l'Institut des transports et qui, nous l'espérons, sont comparables aux chiffres de 1991, l'emploi a diminué, puisqu'il était de 82 000 personnes en 1986 et de 93 000 personnes en 1982. Toute perte d'emplois occasionnée par la création des chemins de fer secondaires serait minuscule compte tenu de la tendance globale à la baisse de l'emploi dans le secteur ferroviaire au Canada.

En ce qui concerne les frais d'exploitation, les coûts en main-d'oeuvre et les frais d'entretien du CWR sont probablement plus faibles que ceux des grandes sociétés ferroviaires, mais il existe un domaine où les petites sociétés risquent de devoir assumer des coûts plus élevés. Les frais de gestion sont en effet un poste de dépenses important. Le CWR affecte beaucoup plus de gestionnaires de qualité à l'exploitation de ses 106,3 milles de voies que ne le ferait le CN sur la subdivision Stettler. La direction du CWR est probablement mal équilibrée actuellement, mais ce problème s'atténuera quand le CWR intensifiera ses

activités pour inclure l'exploitation des anciennes subdivisions Coronation et Lacombe (partie) du CP.

Quelles leçons pouvons-nous tirer de l'expérience canadienne en matière de chemins de fer secondaires pour les appliquer à la ligne Truro-Sydney?

Au premier abord, on pourrait penser qu'il n'y a pas de grandes leçons à tirer. Le CWR et la SRC sont de petites sociétés de transport ferroviaire du grain dont le volume des marchandises transportées est beaucoup moins élevé que sur la ligne Truro-Sydney. Le CWR a été financé au départ par le gouvernement du Canada et la SRC, par le gouvernement de la Saskatchewan. Aucune de ces deux entreprises n'a eu à négocier le partage des revenus avec les grands transporteurs, puisque leurs revenus ont été payés en grande partie à l'aide de subventions fédérales versées en application de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest. Si les paiements prévus par cette loi cessaient d'être versés à la société ferroviaire et étaient plutôt versés aux producteurs, la viabilité de ces sociétés ferroviaires pourrait être gravement compromise, mais la méthode de paiement des subventions déborde le thème du présent mémoire.

La ligne Truro-Sydney diffère nettement du CWR. Il y a tout de même des leçons à tirer. Si la gestion financière de la ligne Truro-Sydney est saine, si la structure du capital est adéquate et si la densité du trafic est maintenue, cette ligne pourrait être exploitée par une petite société ferroviaire, probablement à meilleur marché que si le CN s'en charge. La qualité du service aux clients augmenterait probablement et les effets sur l'emploi ne seraient peut-être pas désastreux.

Mise en garde

Une mise en garde s'impose néanmoins au sujet d'un aspect important de la conversion de la ligne Truro-Sydney en un chemin de fer secondaire. Si le CWR et la SRC faisaient faillite et disparaissaient, les agriculteurs transporteraient leur grain par camion vers d'autres gares ferroviaires. Mais il n'existe pas d'autre service ferroviaire dans la moitié orientale de la Nouvelle-Écosse desservie par la ligne Truro-Sydney.

Si cette ligne était transformée en chemin de fer secondaire, le CN n'aurait plus d'obligations à l'égard de son exploitation, à moins de reprendre possession de la ligne ou d'en prendre le contrôle, comme le stipule très clairement l'alinéa 158(4) a) de la Loi sur les transports nationaux. Le chemin de fer secondaire relèverait de la compétence provinciale et cesserait de dépendre du gouvernement du Canada. Par conséquent, s'il n'était plus rentable, il n'y aurait aucune

possibilité de recevoir des subventions fédérales, même si l'exploitation de la ligne ferroviaire était nécessaire dans l'intérêt public.

La conversion de la ligne ferroviaire Truro-Sydney aurait donc un caractère définitif et les conséquences de tout échec financier seraient beaucoup plus importantes que pour les chemins de fer secondaires qui existent dans les Prairies. À titre d'économiste, je ne peux me prononcer sur les implications juridiques. Il faut néanmoins manifester une certaine sympathie à l'égard de ces gens de la Nouvelle-Écosse qui demandent à être protégés contre la possibilité qu'une petite société ferroviaire cesse ses opérations dans un certain délai après le transfert de la ligne par le CN. Dans les Prairies, nous sommes assurés que la plupart de nos voies ferrées assurant le transport du grain seront maintenues au moins jusqu'à l'an 2000. Il serait peut-être possible de donner une garantie comparable dans le cas de la ligne Truro-Sydney.

le 27 janvier 1992

APPENDIX TC-6

Written Submission by CANDO CONTRACTING LTD.

To the STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

For Presentation by Gordon Peters on February 13, 1992.

In opening, I would like to give a short introduction to Cando Contracting Ltd. Our company started in 1978 in Brandon, Manitoba as a railroad contracting company primarily involved in rail line abandonment. In the past fifteen years Cando Contracting Ltd. has developed into a more diverse company with involvement in such areas as rail installation, track maintenance, demolition work, and material sales. Over the last two years we have also been researching the shortline railroad industry in both Canada and the United States with plans towards the purchase and operation of our own group of shortline railroads. We feel that we have worked hard to develop an understanding of the Canadian railroad system as it exists today and have an perception of where it could be tomorrow. Although our study has been mainly aimed at grain transportation in Western Canada, many of our insights will be valid across the nation.

Shortlines can be a valuable cog in the wheel of transportation. The goal of transportation should be to get goods from Point A to Point B as quickly and economically as possible. Our national carriers, CN Rail and CP Rail, do an excellent job transporting goods across the country on the main line system. Unfortunately, because of their size, these companies are not able to give the attention to detail necessary to market their services to individual customers on a branchline system. This is an area where shortline railroads excel. Because they are local

companies they are in tune to local needs. They take the time necessary to build confidence in the railroad system and in turn are able to market their services. The shortline railroad is dependant upon its marketability for its financial existence. A shortline's ability to increase customer satisfaction and in turn increase car loadings has been proved time and again by shortline railroads in the United States. An example of these improvements is evident on the Minnesota Valley Authority Railroad Inc. which is headquartered in Morton, Minnesota. Their main commodities are grain (40%) and clay (40%) and they operate over 95 miles of track. This company took possession of the line in 1986 after it had not been operating for seven months. The Chicago North Western Railroad had reported car loadings in 1984 as low as 700 cars/year. In 1991, the MNVA announced that car loadings for that year had exceeded 5700 cars, an 814% increase over seven years.

We see shortlines developing in Canada under the "Hub and Spoke" scenario. Leading into the "Hub", or mainlines, is a system of independently run feeder lines. These "Spokes" would be operated by smaller companies that would be able to do the best job at a reasonable price. There are similar examples that can be drawn from other sectors.

The airline industry works under the "Hub and Spoke" scenario. Smaller carriers using small jets and prop planes are used to gather passengers from the smaller communities and deliver them to the large international airports. From there, passengers are transferred to jumbo jets for travel to other major cities across Canada or around the world.

It works under the economy of scale. The small guy can do the small job more efficiently and the large carrier can do the large job more

efficiently. You would not expect to see a small commuter airline marketing a Trans-Atlantic flight.

A second example is the road system throughout Canada. Different levels of government are involved in maintaining the road system. The provincial governments are responsible for a series of highways, and the municipal governments care for the municipal and gravel roads. If the federal government was responsible for maintaining the gravel roads across the country, the costs would be astronomical. The road system was developed so that the each road is maintained by the level of government that can do the job most efficiently.

Both of these examples relate back to the railroad industry in Canada. CN and CP have, until recently, claimed that their organizations could run every aspect of the railroad industry in Canada as efficiently as anyone else. It has been proven that this is simply not true. Experience in the United States has shown that each segment of the rail move should be handled by the size of firm that can do it most efficiently. These examples from the airline industry and road system would back this up.

Since the passing of the Staggers Act in 1982, the shortline railroad industry has exploded in the United States. Unfortunately, we have not seen the same kind of development in Canada. In Western Canada this can be blamed to some extent on the excess regulation surrounding the Western Grain Transportation Act. But even the Canadian system as a whole is overregulated. The incentives that would have led to the development of a shortline industry in this country have been smothered. Shortline railroads will work in Canada, but it is imperative that they

are encouraged to grow and allowed to compete on a level playing field.

It is apparent that American companies see opportunities in Canada for further expansion. Unfortunately, Canadian companies may not be able to compete with American companies in the bidding war for the purchase of the first phase of shortline railroads in our own country. What are some of the reasons that the three companies left on the short list for purchase of the Truro to Sydney line are all American companies?

1. The early development of the industry in the States has given our competition a head start. They are already experienced in all aspects of the operation of shortlines while Canadian companies are still trying to get our feet wet.
2. The lack of clear direction from government leaders in this country makes it difficult for Canadian business to know how shortlines will be treated in the future. This may be keeping potential companies from taking a serious look at the industry.
3. American companies have been blessed with government support for the industry. In many cases, these small railroads have been able to obtain cheap capital (in the area of 3.2% interest) for the purchase and upgrading of their lines. CN and CP both have had a tremendous amount of financial support from the federal government in Canada over the past 25 years. Cando Contracting Ltd. would encourage that kind of support from our politicians for the shortline industry if we are serious about making it viable.

So what other options exist for the Canadian branchline system

other than shortlines? Two main options remain. Firstly, the line can continue to be operated by the main line carrier. This will lead to the eventual "demarketing" of the line as the carriers cut their own cost. Customer service is neglected and in turn car loadings decrease to the point where the second option is then considered. The second option is of course abandonment. Abandonment is a very serious consideration; remember, lines that are abandoned today will never be replaced. Before abandonment, it is imperative that we look seriously at any future implications. What other commodities might be shipped off or onto these potential shortlines? Various types of aggregates and clays could be a potential boost for a small operator that is willing to put the time and effort into establishing a market. None of these commodities could justify a railroad on its own but combined with a steady grain haul, it might make the difference between profit and loss.

In closing, shortline railroads can be an important tool in the development of an efficient rail system in this country, but our governments and national carriers must become proactive in their approach to railroads of all shapes and sizes. Government and industry leaders can initiate the push towards efficiencies that "Transportation Talks" can never accomplish. The general public can not be expected to understand the complexities of the railway industry in a short overview like the "Transportation Talks" meetings. It is time that government and industry leaders make the decisions that will lead to an efficient system. We, the companies interested in shortlines, only ask for a fair chance to prove that we can make a valuable contribution to the transportation industry in Canada. For the past two years CANDO

CONTRACTING LTD. has patiently waited for some of the hurdles to be removed from the rail industry to allow our company to make a serious bid for a viable shortline. The provision for payment of shortlines in Western Canada can be seen as one small positive step. It was the railroads that first built this country, and properly structured, the railroads can make an important contribution to rebuilding it.

ANNEXE TC-6

Mémoire présenté par CANDO CONTRACTING LTD.

au COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES
COMMUNICATIONS

Exposé de Gordon Peters, le 13 février 1992

Pour commencer, nous aimerions présenter brièvement la société Cando Contracting Ltd. Notre entreprise a fait ses débuts en 1978 à Brandon (Manitoba) en tant qu'entreprise contractante de chemins de fer travaillant principalement à l'abandon des voies ferrées. Au cours des quinze dernières années, Cando Contracting Ltd. est devenue une entreprise plus diversifiée s'occupant d'installation de rails, d'entretien de voies, de travaux de démolition et de vente de matériel. Au cours des deux dernières années, nous avons également fait de la recherche dans l'industrie du chemin de fer secondaire au Canada et aux États-Unis en faisant des projets d'achat et de mise sur pied de notre propre groupe de chemins de fer secondaires. Nous pensons avoir travaillé assez fort pour arriver à comprendre le système canadien des chemins de fer tel qu'il existe aujourd'hui et avoir une idée de la place qu'il pourrait occuper demain. Bien que notre étude ait été principalement axée sur le transport du grain dans l'ouest du Canada, plusieurs de nos idées seront valables pour tout le pays.

Les chemins de fer secondaires peuvent être un rouage utile dans la machine du transport. Le but du transport doit être de faire passer des marchandises d'un point A à un point B aussi rapidement et économiquement que possible. Nos transporteurs nationaux, CN Rail et CP Rail, excellent dans le transport de marchandises d'un bout à l'autre du pays sur le système ferroviaire principal. Malheureusement, à cause de leur

taille, ces entreprises ne peuvent accorder leur attention au détail nécessaire pour commercialiser leurs services auprès d'individus qui constitueraient une clientèle d'un système de lignes secondaires. C'est dans ce domaine que les chemins de fer secondaires excellent. Étant donné que ce sont des entreprises locales, elles sont à l'écoute des besoins locaux. Ces sociétés prennent le temps nécessaire pour susciter une confiance dans le système du chemin de fer et elles sont ensuite en mesure de commercialiser leurs services. Le chemin de fer secondaire dépend de la possibilité de sa commercialisation pour son existence financière. La capacité d'un chemin de fer secondaire d'augmenter la satisfaction des clients et ensuite d'augmenter les chargements des wagons a été prouvée à plusieurs reprises aux États-Unis. Un exemple évident de ce genre d'améliorations est celui de la Minnesota Valley Authority Railroad Inc. (MNVA), qui a son siège social à Morton (Minnesota). Les principales marchandises que transporte cette entreprise sur une voie de 95 milles sont les céréales (40 p. 100) et l'argile (40 p. 100). L'entreprise a pris possession de la ligne de chemin de fer en 1986, après qu'elle eut cessé d'être utilisée pendant sept mois. En 1984, la Chicago North Western Railroad avait signalé une chute du taux de chargement des wagons qui était passé à 700 wagons/an. En 1991, la MNVA a annoncé qu'elle avait chargé plus de 5 700 wagons en un an, ce qui représentait une augmentation de 814 p. 100 sur une période de sept ans.

Nous envisageons la mise sur pied de chemins de fer secondaires au Canada selon le scénario du «service en étoile». Un système de lignes secondaires administrées indépendamment mènerait au centre de l'étoile, c'est-à-dire aux lignes principales. Les lignes secondaires pourraient être exploitées par des petites entreprises qui seraient en

mesure de faire le meilleur travail possible à un prix raisonnable. On peut trouver des exemples de ce genre de fonctionnement dans d'autres secteurs.

L'industrie de l'aviation fonctionne selon le scénario du «service en étoile». De petits transporteurs, qui ont de petits avions à réaction et à hélices, sont utilisés pour rassembler les passagers des petites localités et les transporter jusqu'aux grands aéroports internationaux. Là, les passagers sont transférés dans des avions gros porteurs pour se rendre dans des grandes villes du Canada ou de partout ailleurs dans le monde. Ce système fonctionne selon le principe d'économie d'échelle. Le petit entrepreneur peut faire plus efficacement le petit travail tandis que le grand transporteur peut faire plus efficacement le grand travail. On ne s'attendrait pas à voir un petit transporteur d'appoint commercialiser un vol transatlantique.

Un autre exemple est celui du système routier au Canada. Différents paliers gouvernementaux sont concernés par l'entretien du système routier. Les gouvernements provinciaux sont responsables d'une série de grands-routes et les gouvernements municipaux s'occupent des routes municipales et des chemins de gravier. S'il incombait au gouvernement fédéral d'entretenir les chemins de gravier de tout le pays, les coûts de cet entretien seraient astronomiques. Le système routier a été élaboré de telle manière que chaque route est entretenue par le palier gouvernemental qui peut s'en occuper le plus efficacement.

Les deux exemples susmentionnés ont un rapport avec l'industrie du chemin de fer au Canada. Récemment encore, CN et CP prétendaient que leur organisation pouvait s'occuper de tous les aspects de l'industrie du chemin de fer au Canada aussi

efficacement que n'importe qui d'autre. Il s'est révélé que cela n'était tout simplement pas vrai. L'expérience des États-Unis montre que chaque segment de chemin de fer doit être traité par le type d'entreprise qui peut le faire le plus efficacement. Les exemples de l'industrie de l'aviation et du système routier appuient ce principe.

Depuis l'adoption du Staggers Act en 1982, l'industrie du chemin de fer secondaire a explosé aux États-Unis. Malheureusement, nous n'avons pas vu le même genre d'expansion au Canada. Dans l'ouest du Canada, on peut imputer cette situation, dans une certaine mesure, à la réglementation excessive découlant de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest. Mais même le système canadien dans son ensemble est trop réglementé. Les mesures de stimulation qui auraient mené à la mise sur pied d'une industrie du chemin de fer secondaire dans notre pays ont été étouffées. Les chemins de fer secondaires peuvent fonctionner au Canada, mais il faut absolument qu'on les encourage à se développer et qu'on leur permette de faire face à la concurrence avec des règles de jeu équitables.

Il est évident que les entreprises américaines voient des possibilités d'expansion au Canada. Malheureusement, il se peut que les entreprises canadiennes ne soient pas en mesure de faire concurrence aux entreprises américaines dans la guerre des soumissions pour l'achat de la première phase des chemins de fer secondaires dans notre propre pays. Quelles sont les raisons pour lesquelles les trois entreprises qui restent sur la liste des entreprises sélectionnées en vue de l'achat de la ligne Truro-Sydney sont toutes américaines? En voici quelques-unes.

1. L'industrie du chemin de fer secondaire s'étant développée plus tôt aux États-Unis, les entreprises américaines ont un avantage dès le départ sur nos entreprises. Alors que celles-ci essaient encore de nous persuader, celles-là ont déjà acquis de l'expérience dans tous les aspects du fonctionnement des chemins de fer secondaires.
2. Le manque d'orientation précise de la part des chefs gouvernementaux de notre pays empêche les entreprises canadiennes de savoir comment les chemins de fer secondaires seront traités à l'avenir. Il se peut que cela retienne des entreprises éventuelles d'examiner sérieusement cette industrie.
3. Les entreprises américaines ont eu le bonheur de jouir de l'appui du gouvernement à l'industrie du chemin de fer secondaire. Souvent, les petits chemins de fer ont pu obtenir un capital à bon prix (environ 3,2 % d'intérêt) pour l'achat ou la réfection de leurs lignes. Au Canada, CN et CP ont tous deux reçu un appui financier énorme du gouvernement fédéral au cours des 25 dernières années. Cando Contracting Ltd. encouragerait ce genre d'appui de la part de nos politiciens à l'égard de l'industrie du chemin de fer secondaire, si l'on pense sérieusement à la rendre viable.

À part les lignes de courte distance, quelles sont les options qui existent pour le système de chemin de fer secondaire au Canada? Il reste deux options principales. Premièrement, le transporteur de la ligne principale peut continuer à exploiter les lignes secondaires. Cela aboutira à la «décommercialisation» de ces lignes à mesure que le

transporteur réduira ses propres coûts. Le service à la clientèle sera négligé et finalement le taux de chargement des wagons diminuera à un tel point que la deuxième option sera alors envisagée. La deuxième option est évidemment l'abandon. L'abandon est une décision très grave. N'oubliez pas que les lignes que l'on abandonne aujourd'hui ne seront jamais remplacées. Avant d'abandonner des lignes de chemin de fer, nous devons absolument examiner sérieusement toutes les répercussions futures. Quelles marchandises pourraient être expédiées par des éventuels chemins de fer secondaires? Divers types d'agrégats et d'argile pourraient inciter un petit exploitant qui est disposé à mettre le temps et l'effort nécessaires à établir un marché. Aucune de ces marchandises en soi ne pourraient justifier l'existence d'un chemin de fer, mais si leur transport est combiné au transport régulier de céréales, cela pourrait faire la différence entre un profit et une perte.

Pour conclure, disons que les chemins de fer secondaires peuvent être un outil important dans le développement d'un système ferroviaire efficace dans notre pays. Mais il faut que nos gouvernements et nos transporteurs nationaux deviennent proactifs dans leur attitude face aux chemins de fer de toutes sortes et de toutes tailles. Les chefs gouvernementaux et les leaders de l'industrie peuvent, contrairement aux débats sur les transports, donner l'impulsion qui permettra d'atteindre un bon rendement. On ne peut s'attendre à ce que le grand public comprenne les complexités de l'industrie du chemin de fer dans un bref survol comme celui qui est présenté dans les réunions de discussion sur les transports. Il est temps que les chefs gouvernementaux et les leaders de l'industrie prennent des décisions qui aboutiront à un système efficace. Nous, les

entreprises qui nous intéressons aux chemins de fer secondaires, demandons seulement d'avoir la possibilité de prouver que nous pouvons apporter une contribution précieuse à l'industrie du transport au Canada. Depuis deux ans, CANDO CONTRACTING LTD. attend patiemment que certains des obstacles soient éliminés de l'industrie du chemin de fer afin de pouvoir faire une offre sérieuse relativement à l'établissement d'un chemin de fer secondaire viable. On peut considérer le paiement des chemins de fer secondaires dans l'ouest du Canada comme une petite étape positive. C'est le chemin de fer qui a bâti notre pays et, convenablement structuré, le chemin de fer peut apporter une contribution importante à la reconstruction de notre pays.



APPENDIX TC-7

CENTRAL WESTERN
RAILWAY CORPORATION

PRESENTATION TO
THE SENATE
STANDING COMMITTEE ON
TRANSPORTATION AND COMMUNICATIONS

REPRESENTING
CENTRAL WESTERN RAILWAY CORPORATION

THOMAS PAYNE
President and
Chief Operating Officer

FEBRUARY 1992

AN INTRODUCTION TO REGIONAL RAILWAYS

The Central Western Railway Corporation (CWR) operations on the former Canadian National (CN) Stettler Subdivision was created by provincial and federal government initiative. The initiative was undertaken in order to create a commercially driven, viable, regional railway industry on the Canadian Prairies which would provide a lower cost alternative to CN or CP Rail (CP) operations of prairie branch lines.

No commercial financing was available in 1986 to CWR as there was no commercial experience to determine the viability of a regional railway in Canada. In view of these circumstances, financial institutions insisted on an absolute financial guarantee from the federal government. These guarantees were not forthcoming. Accordingly, a non refundable contribution agreement for CWR was reached which provided significant amounts of federal government assistance in order to facilitate the creation of the railway. by way of providing for capital and startup cash requirements. CWR is repaying to the federal government both principal and interest on original funding contributed.

CWR purchased the line of railway from CN in November 1986 for \$2,700,000. A cash payment of \$750,000.00 was made at that time. CN has held a debenture for the balance of the purchase price which will be retired in 1996. The original principal amount owed to CNR on the debenture was \$1,950,000. The outstanding balance on the debenture is \$1,017,129, and CWR's payments to CNR have totalled \$932,871 plus the original cash payment, a total of \$1,682,871.

The non-refundable contribution received from the federal government was \$1.75 million. This contribution is, however, repayable. To the end of January 1992, the CWR has repaid the federal government \$500,607 of principal and \$1,235,750 in interest since the startup of the railway in 1986. CWR's total payments to the federal government for this assistance has been \$1,736,357.

Legislated impediments to railway financing exist in both Federal and Provincial jurisdictions which effectively prohibit normal commercial financing. Legal opinions to that effect have been provided to the Minister of Transport by CWR. CWR does not have these impediments, as the restrictive provisions of the Alberta Railway Act were superseded, in the case of CWR, by the Central Western Railway Corporation Act.

The recent Supreme Court of Canada judgement regarding jurisdiction surrounding CWR has confirmed the provincial status of intra-provincial railways. This ensures the ability of regional railways to operate in a lower cost provincially legislated environment.

Audited accounts of CWR prove that significant savings to the grain handling system have been produced by CWR. CWR's rate per tonne has been progressively reduced since 1986, from \$13.66 to \$11.61.

In 1985/86 for the carriage of 130,000 tonnes of grain, CN was paid \$2,146,000. CWR has been paid an average annual amount of \$1,873,367 for the carriage of an average annual tonnage of 154,246 tonnes.

CWR increased car loadings from 177,000 lbs per car to 263,000 lbs per car in January 1988. If CWR had stayed at restricted loading levels, CWR would have required a larger car supply to the extent of 4,286 cars. CWR has reduced the number of cars required to service the Stettler subdivision by 35%. The National Transportation Agency has stated that these efficiency savings amount to some \$400,000 per annum, a saving of \$2.47 per tonne.

The current WGTA Section 60 Agreement for the Stettler Subdivision between CWR and the Government of Canada provides a model for payment of regional railways. This contract essentially provides for the redirection of funds from CN and CP to a regional railway operator operating the same track. This contract may be technically modified to ensure that regional railway operators operate at a lower cost than CN and CP for equivalent services provided.

CWR has secured commercial equity and debt financing for the proposed purchase of two subdivisions from CP. It is of note that this is the first commercial funding raised for a prairie branch line which has not been provided for or guaranteed by a government.

The CWR financing has been based upon the government policy and practices outlined below:

- (a) the National Transportation Act (NTA) policy and procedures enunciated in Section 3 and 158 of the National Transportation Act; and;
- (b) the existing Western Grain Transportation Act (WGTA) Section 60 methodology.

Commercial markets have found the present NTA procedures and the present WGTA contract methodology sufficient to allow for commercial financing to be made available to CWR without any government guarantee of that financing.

The National Transportation Agency (Agency) in its decision No 4-R-1991, issued on 3 January 1991 made a decision which weighed the impact of the proposed sale by CP to CWR on the public interest as set out in Section 3(1) of the NTA 1987. At extensive public hearings held in Stettler, Alberta in November of 1990, the Agency examined the following issues: CWR authority to operate, public interest issues, common carrier obligations, prohibition order survival, service, incentive rates, impact of transfer on system costs and rates, financial strength of CWR, labour, and other issues affecting the grain transportation system. The Agency approved the conveyance.

It is important to realize that the rationalization/abandonment/line sale process which is about to be undertaken in Canada has been underway in the USA since 1978. Conveyance by sale is not an abandonment. Evidence in US and Canadian experience is that the sale of lines by National carriers to regional railways is not a "short cut" to abandonment.

Appropriately qualified regional railway operators are concerned with the structural integrity of the railway line and quickly remedy deferred maintenance. CWR has substantially rehabilitated the rail line and will have installed 20,000 ties by the end of the 1991 maintenance season. Seventy three out of ninety four level crossings have been rehabilitated, all sidings have been rehabilitated, and a continuing main track maintenance program of lining, lifting, tamping and ballasting is underway. To the close of the 1991 maintenance season, CWR has invested over \$1.0 million in maintenance of way.

FACTORS

1. Regional Railways Have Lower Costs

The recent study on regional railway operations done on behalf of the GTA confirmed that regional railway operators incur lower costs than similar service by main line carriers.

In the event that a determination is made to retain rail service on any particular branch line, and a suitably qualified regional railway operator can be found, the line should be eligible for conveyance to a lower cost operator in a speedy transfer process. Existing funding should be directed from the "crow benefit" to the regional railway operator to provide for a commercially viable operation at a lower cost than CN/CP for equivalent services.

In the event that a determination is made to close rail service on any particular branch line, a speedy abandonment process should be allowed.

2. Regional Railway Operation Sensitivity to Changes in the WGTA

Payment to the producer of the crow benefit would allow for the regional railway to compete in the commercial marketplace for transportation dollars which are expended by the producer. It is not axiomatic that a change to "pay the producer" from "pay the railways" would result in the economic failure of a regional railway operation.

Gradual implementation of a change in method of payment would allow a regional railway operator to adapt to the change.

The government should not enter into contractual arrangements that would not be economically viable if the WGTA is changed.

3. Public Process Requirements

Section 158 and 159 of the National Transportation Act provides for the sale or abandonment of a line of railway in an orderly commercial fashion. It also provides for public process where required.

The recent public hearings conducted by the National Transportation Agency regarding the sale of portions of the Coronation and Lacombe Subdivisions to CWR from CP Rail were demanded by various interveners. This public forum allowed all parties to publicly express their views. The hearings were well attended by producers and members of the public.

The authority invested in the National Transportation Agency (Agency) is sufficient to allow for the Agency to conduct a full examination of all socio-economic impacts of a major transportation change. The provincial public process is contemplated through the aegis of the Public Utilities Board.

These processes need to be broadened to include rural municipalities, districts counties and other stakeholders and their respective economic interests.

4. Elevator System and Producer Demand for Service

Elevator consolidation has progressed at a more rapid rate than branch line rationalization. Consolidation will continue because of the need for grain companies to reduce their system costs. Elevator company cost reductions would be retained by the company.

Grain companies are relocating their operations away from high cost branch lines for economic reasons. As a result, many of high cost low density high cost lines may be abandoned before the year 2000 through the ongoing process of elevator consolidation.

Producers change their delivery patterns to reflect the most commercially advantageous situation for themselves. This leads to a natural selection process of one line over another.

5. Low versus High Density Branch Lines

Low density, high cost lines should be candidates for branch line abandonment. There is no economic justification for the system to implement regional railway service on high cost low density lines.

Regional railways may be a viable long term alternative for higher density branch lines. There may be situations where regional railway service may be the least cost option. National railway and regional railway industry participants should be consulted to determine the criteria for selection of both appropriate lines and operators.

Accordingly, two classes of prairie branch lines need to be established. The first category of lines are those which should be abandoned. The second category is those groupings of lines which would make a strong regional railway.

A reasonable economy of scale can be achieved by regional railways operating a system of lines of 600-800 miles or greater in length generating 800,000 tonnes of grain per annum or greater.

How should the determination be made to retain rail service on a particular prairie branchline?

A cost:benefit analysis which includes road impact analysis should be conducted to ensure a benefit:cost ratio of greater than 1 exists when a line is under consideration for closure or retention. This approach ensures that costs are compared.

Who should conduct the examination?

A local municipal and producer advisory board with assistance from the Public Utilities Board or other appropriate provincial regulatory agency should review the process and assist in the creation of a local solution.

6. Road Impact

Opponents of branch line rationalization argue that branch line abandonments can have significant impact on local roads, arguing that regional railway operations should be encouraged instead.

No Canadian studies to examine detailed road costs have been conducted.

Recent reports in the United States have confirmed that there are substantial road infrastructure costs that occur as a result of rail line abandonment on low density lines. No "ex poste" abandonment studies have been conducted in Canada over a 10-15 year period. These studies have been conducted in the US, and a detailed model to accurately predict road costs has been developed in the US. The predictive accuracy of this process has been confirmed in studies conducted for 10 years post abandonment by examination of engineering expenditures on affected roads.

The Washington State Department of Transportation "Procedure for Predicting and Estimating the Impact of Rail Line Abandonments on Washington Roads" (November 1989) and the "Preliminary Analysis of CNW's Nebraska Rail Line, Impacts of Abandonment" (March 1991) prepared by the Upper Great Plains Transportation Institute and Transportation Operations Inc. for the State Legislature of Nebraska demonstrate the benefit:cost ratio of rail vs. road transportation on low density branch lines. Their executive summaries are attached.

A cost:benefit study is used in all US jurisdictions to determine which lines should be retained.

7. Conceptual Roles of Rail, Trucking and Regional Railways

Based on their relative characteristics, rail service is best suited to high density long haul traffic; trucking is best suited to lower density shorter haul movements. Regional railway operations are appropriate as a relatively high density feeder system to main line carriers.

ADDENA

1. ROAD IMPACT

The impacts of abandonments and their consequent impacts on roads and tax bases is widespread and well documented in the US. A brief summary of two states' experience and historical findings are as follows:

A. Final Report : Procedure for Predicting and Estimating the Impact of Rail Line Abandonments on Washington Roads (November 1989)

Quotations from the findings:

"The impacts of abandonment vary in magnitude as well as to whom is affected. An important and often unconsidered cost that is exemplified by the abandonment of a rail line is the damage to roads caused by the traffic shift. Such traffic shifts cause increases in costs of highway maintenance and reconstruction, costs borne by the public, but caused by private decisions. These costs have traditionally not been understood, available, nor quantified prior to an abandonment."

"A preliminary examination of these impacts on State highways found rail line abandonment to be having only marginal effect in general, but was creating "pockets of potential problems"(1). A subsequent examination of impacts on county roads found rail line abandonments have caused \$5 million and \$6 million of damage to roads in Lincoln and Spokane counties, respectively, resulting from the shift of freight traffic from rail lines to roads.(2). The total estimated financial need to repair roads was about \$1.5 billion, for the 10 county study area in eastern Washington (approximately \$400 million related directly to rail line abandonment).

"These studies have been "ex-poste" and a process is needed to predict and estimate the size of such impacts so policy makers, planners and local and state government officials can adequately prepare for rail line abandonment as well as develop strategies and financing to offset damages."

"If cost comparisons indicate it may be less expensive to acquire and operate a rail line proposed for abandonment than pay for the increased road costs caused by the shift in traffic, rail operations can be initiated by local governments."

B. Preliminary analysis of CNW's Nebraska Rail Lines: Impact of Abandonment, Feasibility of Continued Operation as an Independent Short Line Railroad.(February 20,1991)

Quotation from the findings:

"The study concluded that the State of Nebraska will experience serious highway impacts if the Northern Line is abandoned. The abandonment will result in a dramatic increase in heavy trucks operating over the highways in the area. This will cause accelerated resurfacing costs, or Build Sooner Costs, amounting to \$13.1 million over twenty-five years. In addition, damage created by heavy trucks will cost the State \$95 million in additional pavement costs over twenty five years. Additional highway user costs are estimated at \$2.1 million over the same period. These highway related costs over a twenty five year period amount to \$110.2 million."

"In addition, the impacts on the farmers, shippers, and communities are high."

"This proposal does not suggest that the State of Nebraska should get into the railroad business any more than it is currently in the trucking business. What it does suggest is an opportunity that will allow the state to save the line from abandonment and avoid substantial costs in highway maintenance and serious regional economic impacts. The benefit to cost ratio to the state is conservatively estimated at 16.3 to 1. This indicates the project is in the public interest and should be given every consideration for implementation."

2. Statistics

February 1992

CENTRAL WESTERN RAILWAY CORPORATION**Present Status Government Contribution**

Original Grant / Contribution

\$ 1,750,000

		<u>Deductions</u>		
		<u>Capital</u>	<u>Interest</u>	<u>Balance</u>
1986 / 1987	\$ 1,750,000	\$ 39,375	\$ 302,805	\$ 1,710,625
1987 / 1988	1,710,625	38,489	248,633	1,672,136
1988 / 1989	1,672,136	37,623	223,199	1,634,513
1988 / 1989	Input & Volume Overcharge Adjustment			1,326,930
		307,583		
1989 / 1990	1,326,930	32,074	205,947	1,294,856
1990 / 1991	1,297,074	30,464	166,749	1,264,392
1991 / 1992	1,267,889	14,999	88,417	1,249,393
(To January 31, 1992)		-----	-----	
		500,607	1,235,750	

Total Deductions to End of 1990 / 1991 Crop Year

Interest	\$ 1,235,750
Principal	500,607

	\$ 1,736,357

2. Statistics

February 1992

Total Tonnage

1986 / 1987	139,035
1987 / 1988	128,054
1988 / 1989	175,674
1989 / 1990	168,809
1990 / 1991	160,336
1991 / 1992	78,944
(To January 1992)	-----
	851,326

Rate Paid to CWR

1986 / 1987	\$ 13.66
1987 / 1988	12.40
1988 / 1989	11.94
1989 / 1990	11.67
1990 / 1991	11.61
1991 / 1992	11.61

CWR Revenue

1986 / 1987	\$ 1,899,218
1987 / 1988	1,587,869
1988 / 1989	2,097,547
1989 / 1990	1,940,849
1990 / 1991	1,861,500
1991 / 1992	916,540
(To January 31, 1992)	-----
	\$ 10,303,523

Average Payment Per Annum

\$10,303,523 / 5.5 years \$ 1,873,367

2. Statistics

February 1992

CENTRAL WESTERN RAILWAY CORPORATION**Status of Canadian National Railway Debenture****As at January 31, 1992**

Original Debenture	\$ 1,950,000
Balance Outstanding January 31, 1992	<u>1,017,129</u>
Capital Repayment as at January 31, 1992	\$ 932,871

CENTRAL WESTERN RAILWAY CORPORATION

1.	<u>Cars Handled</u>	<u>Tonnes</u>	<u>Tonnes Per Car</u>
1986 / 1987	2,577	139,035	53.95
1987 / 1988	1,886	128,054	67.90
1988 / 1989	2,119	175,674	82.90
1989 / 1990	2,004	166,311	82.98
1990 / 1991	1,898	160,336	84.47
1991 / 1992	954	78,944	82.75
(To January 31, 1992)	-----	-----	
	11,438	848,354	

Average 848,354 / 5.5 years = 154,246

2. CWR changed to increased car loadings of 263,000 lbs. per car in mid-1987/1988 crop year.
3. If CWR had stayed at restricted loading levels of 177,000 lbs. per car, the CWR would have required a larger car supply as illustrated below:

848,354 / 53.95 = 15,724
(tonnes) (average loading)

CWR Actual = 11,438
Car Use

CWR Reduced = 4,286
Car Requirement

February 1992

4. By increasing loadings, CWR has reduced cars handled by 35% each year.
5. It has been stated by the National Transportation Agency that annual system efficiency savings of \$400,000 have been attained because of increased loadings.
6. Assuming the system has benefited directly because of CWR actions, the accumulated benefit is:

1987 / 1988	\$ 200,000	1/2 year
1988 / 1989	400,000	
1989 / 1990	400,000	
1990 / 1991	400,000	
1991 / 1992	200,000	1/2 year

	\$ 1,600,000	

7. Tonnage hauled during this period:

1987 / 1988	67,027	1/2 year
1988 / 1989	175,674	
1989 / 1990	166,311	
1990 / 1991	160,336	
1991 / 1992	78,944	1/2 year

	645,322	

8. There is a savings to system of \$2.47 per tonne, completely created by CWR, for which it receives no consideration.

Therefore, the average rate paid CWR during this period has been:

Average Rate	\$ 11.90
Savings Created	2.61

CWR Cost to System	\$ 9.29 per tonne

ANNEXE TC-7

TRADUCTION

MÉMOIRE AU SÉNAT
COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS

SOU MIS PAR
CENTRAL WESTERN RAILWAY CORPORATION

THOMAS PAYNE
président et chef de l'exploitation

FÉVRIER 1992

PRÉSENTATION DES CHEMINS DE FER RÉGIONAUX

Les opérations de la Central Western Railway Corporation (CWR) dans l'ancienne subdivision Stettler du Canadien National (CN) résultent d'une initiative des gouvernements provincial et fédéral. Cette initiative visait à faire naître dans les Prairies une industrie privée des transports ferroviaires régionaux viable et qui puisse offrir un service moins coûteux que le CN ou CP Rail sur les lignes secondaires de la région.

Comme il n'existait aucun exemple d'exploitation privée pour démontrer la viabilité d'une compagnie ferroviaire régionale au Canada, il était impossible à CWR de trouver un financement commercial en 1986. Dans un tel contexte, les institutions financières exigeaient des garanties financières absolues de la part du gouvernement fédéral, et ces garanties n'étaient pas disponibles. Par conséquent, on en est arrivé à un accord sur une contribution non-remboursable; ainsi la création de CNW fut rendue possible par une aide financière significative venant du gouvernement fédéral et représentant un capital et des liquidités de mise en oeuvre. Le CNW rembourse actuellement au gouvernement fédéral le principal et l'intérêt du financement original.

Le CNW a acheté la ligne au CN en novembre 1986 pour la somme de 2 700 000 \$. Un premier versement de 750 000 \$ a été effectué à ce moment-là. Le CN a eu une débenture représentant le solde du prix d'achat et qui arrivera à expiration en 1996. Au départ, les sommes dues au CN représentaient un principal de 1 950 000 \$. Le solde impayé de la débenture est actuellement de 1 017 129 \$ et les paiements effectués par CWR à CNR représentent une somme de 932 871 \$ plus le versement de départ, soit 1 682 871 \$ au total.

Le gouvernement fédéral a effectué une contribution non-remboursable de 1,75 million de dollars, qui doit lui être remise. Entre la mise sur pied de la compagnie et la fin janvier 1992, CWR a versé 500 607 \$ de principal et 1 235 750 \$ d'intérêts, soit un total de 1 736 357 \$ payés au gouvernement fédéral pour son assistance.

Les législations fédérale et provinciale présentent des entraves qui interdisent tout financement commercial normal des compagnies ferroviaires. À ce sujet, CWR a fourni des avis juridiques au ministère des Transports. CWR ne souffre pas de ces désavantages, puisque les dispositions restrictives du Alberta Railway Act ont été annulées par le Central Western Railway Corporation Act.

Dans son jugement récent sur la juridiction dont doit dépendre CWR, la Cour suprême du Canada a confirmé le statut provincial des chemins de fer intra-provinciaux. C'est précisément le cadre législatif provincial qui permet aux chemins

de fer régionaux de fonctionner à un coût moindre.

Les comptes vérifiés de CWR prouvent que des économies substantielles ont été rendues possibles par la compagnie dans le domaine du transport du grain. Depuis 1986, les tarifs de CWR ont été ramenés progressivement de 13,66 \$ à 11,61 \$ la tonne.

En 1985-86, pour le transport de 130 000 tonnes de grain, le CN a été payé 2 146 000 \$. CWR a reçu en moyenne la somme de 1 873 367 \$ par an pour 154 246 tonnes.

CWR a fait passer la charge par wagon de 177 000 à 263 000 livres en janvier 1988. Si la compagnie en était restée à des charges restreintes, elle aurait eu besoin de 4 286 wagons supplémentaires. CWR a réduit de 35 % le nombre de wagons nécessaires pour desservir la subdivision Stettler. L'Office national des transports a déclaré que cette amélioration de l'efficacité représentait une économie de 400 000 \$ par an, soit 2,47 \$ par tonne.

L'accord actuel sur la subdivision Stettler, passé entre CWR et le gouvernement du Canada en vertu de l'article 60 de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*, représente un modèle pour le financement des chemins de fer régionaux. Ce contrat prévoit essentiellement une réorientation de fonds du CN et du CP vers une compagnie ferroviaire régionale qui exploite la même voie. Ce contrat pourrait faire l'objet de modifications pour permettre à un exploitant régional de fournir des services équivalents à ceux du CN et du CP à des coûts moindres.

CWR a trouvé des fonds privés et a eu accès à des emprunts en vue de l'achat de deux subdivisions du CP. On remarquera que ceci est le premier exemple de financement commercial d'une ligne secondaire des Prairies qui n'a été ni directement assumé ni garanti par un gouvernement.

Le présent financement repose sur les principes et pratiques citées ci-dessous :

- (a) les modalités et procédures énoncées dans les articles 3 et 158 de la *Loi nationale sur les transports*,
- (b) la méthodologie actuelle énoncée à l'article 60 de la *Loi sur le transport des grains de l'Ouest*.

Sur les marchés commerciaux, on a jugé que les procédures énoncées dans la *Loi nationale sur les transports* et la méthodologie contractuelle de la *Loi sur le transport des grains de l'Ouest* permettraient d'accorder un financement à CWR en l'absence de toute garantie gouvernementale.

Dans sa décision n° 4-R-1991 rendue le 3 janvier 1991,

L'Office national des transports a évalué l'impact d'une vente éventuelle par CP à CWR sur les intérêts publics, en vertu du paragraphe 3(1) de la *Loi nationale sur les transports* de 1987. Lors des nombreuses audiences publiques tenues à Stettler, Alberta, en novembre 1990, l'office a examiné les questions suivantes : la capacité d'exploitation du CWR, les questions d'intérêt public, les obligations d'un transporteur public, les décrets d'interdiction, le service, les tarifs d'encouragement, l'impact du transfert sur les coûts et les tarifs globaux, la solidité financière de CWR, la main-d'oeuvre et d'autres questions relatives au système de transport des grains. L'office a approuvé le transfert.

Il faut remarquer que le processus de rationalisation, d'abandon et de vente des lignes qui s'amorce au Canada est en cours aux États-Unis depuis 1978. La cession par vente n'est pas un abandon. L'expérience américaine et canadienne montre que la vente de lignes par des transporteurs nationaux à des exploitants régionaux ne constitue aucunement un raccourci menant à un abandon.

Les exploitants régionaux qualifiés se soucient de l'intégrité structurelle de la voie et corrigent rapidement les retards dans l'entretien. CWR a procédé à une importante remise en état de la voie et aura installé 20 000 traverses à la fin de la saison 1991. Soixante-treize des quatre-vingt-quatorze passages à niveau ont été remis en état ainsi que toutes les voies d'évitement, et un programme continu d'entretien de la voie (dressage, dépose, bourrage et ballastage) est en cours. À la fin de la saison 1991, CWR aura investi plus d'un million de dollars dans l'entretien de la voie.

FACTEURS

1. Les compagnies régionales ont des coûts moins élevés

L'étude récente sur les chemins de fer régionaux effectuée pour l'Administration du transport des grains a confirmé que les exploitants ferroviaires régionaux encourrent des frais moindres que les transporteurs des grandes lignes qui offrent un service comparable.

Dans l'éventualité où l'on choisirait de maintenir un service de transport ferroviaire sur une ligne secondaire donnée, et si l'on trouve un exploitant régional dûment qualifié, on devrait être en mesure de transférer rapidement la ligne au transporteur le moins coûteux. Le financement existant devrait passer de la "subvention du Nid-de-Corbeau" à l'exploitant régional, ce qui permettrait à celui-ci d'offrir des services équivalents à ceux du CN/CP à un coût moindre.

Si l'on décide de mettre fin au service sur une ligne

donnée, l'abandon devrait pouvoir s'effectuer sans tarder.

2. Vulnérabilité des lignes régionales face aux amendements à la Loi sur le transport du grain de l'Ouest

Le paiement des bénéfices du Nid-de-Corbeau au producteur permettrait au transporteur ferroviaire régional d'entrer dans la concurrence du marché commercial représenté par les dépenses de transport encourues par les producteurs. Il n'est pas certain qu'une réorientation des paiements des compagnies ferroviaires vers les producteurs entraînerait l'échec économique des transporteurs ferroviaires régionaux.

Un changement graduel des méthodes de paiement permettrait aux transporteurs régionaux de s'adapter.

Le gouvernement ne devrait pas conclure d'arrangements contractuels qui ne seraient pas économiquement viables en cas d'amendement à la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*.

3. Consultations publiques obligatoires

Les articles 158 et 159 de la *Loi nationale sur les transports* prévoient des modalités commerciales précises en cas de vente ou d'abandon d'une ligne de chemin de fer. Ils prévoient aussi un processus de consultation publique dans certains cas.

Ce sont divers intervenants qui ont exigé les audiences publiques tenues récemment par l'Office national des transports au sujet de la vente par CP Rail à CWR d'une partie des subdivisions Coronation et Lacombe. Ce forum a permis à toutes les parties d'exprimer leur opinion publiquement. De nombreux producteurs et membres du public ont assisté aux audiences.

L'autorité dont jouit l'Office national des transports lui permet d'examiner à fond l'impact socio-économique de tout grand changement dans le domaine des transports. Le processus de consultation publique est assuré par le Public Utilities Board.

Ce processus doit être étendu aux municipalités rurales, districts, comtés, aux autres intéressés et à leurs intérêts économiques.

4. Le système de silos-élévateurs et la demande de service des producteurs

Le regroupement des silos-élévateurs s'est fait à un rythme plus rapide que la rationalisation des lignes secondaires. Le regroupement se poursuivra parce que les compagnies céréalières doivent réduire les coûts du système. Toute réduction des coûts venant de la compagnie de silos-élévateurs reviendrait à la

compagnie elle-même.

Pour des raisons économiques, les compagnies céréalières déplacent leurs opérations situées sur les lignes à coût élevé. Il s'ensuit que beaucoup des lignes à faible trafic et à coût élevé pourraient être abandonnées avant l'an 2000 à cause du processus de regroupement des silos-élévateurs.

Les producteurs modifient leurs modes de livraison en fonction de ce qui est le plus avantageux pour eux. Ceci entraîne une sorte de sélection naturelle d'une ligne par rapport aux autres.

5. Lignes secondaires à trafic faible et à trafic dense

Les lignes à faible trafic et à coût élevé devraient être les premières à être abandonnées. Économiquement, rien ne justifie que l'on instaure un service de transport ferroviaire sur de telles lignes.

Les transporteurs régionaux peuvent représenter une alternative viable à long terme sur les lignes secondaires à trafic dense. Il se peut que dans certaines situations, un service ferroviaire régional soit l'option la moins coûteuse. Il faudrait alors procéder à une consultation des intervenants de l'industrie ferroviaire au niveau national et régional pour fixer les critères de sélection des lignes et des exploitants.

Il faut donc établir deux classes de lignes secondaires dans les Prairies : d'une part les lignes qui devraient être abandonnées, d'autre part celles qui pourraient constituer un réseau régional solide.

Des compagnies régionales exploitant un réseau de lignes de 600 à 800 milles ou plus et transportant au moins 800 000 tonnes de grain par an peuvent réaliser des économies d'échelle raisonnables.

Comment doit-on déterminer si l'on doit maintenir un service de transport ferroviaire sur une ligne secondaire donnée des Prairies? Il faut effectuer une analyse des coûts et bénéfices prenant en compte les impacts sur le réseau routier; on saura ainsi si les bénéfices dépasseront les coûts en cas de fermeture ou de maintien de la ligne. Une telle approche permet de comparer tous les coûts.

Qui doit en faire l'examen de cette analyse? C'est un conseil consultatif local regroupant les représentants municipaux et les producteurs, avec l'assistance du Public Utilities Board ou d'une autre agence de réglementation provinciale, qui doit revoir le processus et aider à trouver la solution pour la localité concernée.

6. Impact sur le réseau routier

Les adversaires de la rationalisation des lignes secondaires prétendent que l'abandon des lignes peut avoir un impact notable sur les routes locales, et que les transporteurs ferroviaires devraient être encouragés.

Au Canada, il n'y a pas eu d'étude détaillée sur les coûts relatifs au réseau routier.

Au États-Unis, des rapports récents ont confirmé que l'abandon de lignes à faible trafic engendre des coûts substantiels pour l'infrastructure routière. Au Canada, il n'y a pas eu de mesure effective de l'impact réel des abandons sur une période de 10 ou 15 ans. Aux États-Unis, de telles études ont été menées et un modèle détaillé de prévision des coûts relatifs au réseau routier a été élaboré. La précision de ce modèle a été confirmée par des études portant sur les travaux effectués sur les routes concernées pendant 10 ans après l'abandon des lignes.

Le document du ministère des transports de l'état de Washington ("*Procedure for Predicting and Estimating the Impact of Rail Line Abandonments on Washington Roads*", de novembre 1989) et celui préparé pour l'état du Nebraska par le Upper Great Plains Transportation Institute and Transportation Operations Inc. ("*Preliminary Analysis of CNW's Nebraska Rail Line, Impacts of Abandonment*", de mars 1991) présentent un calcul du rapport des coûts et des bénéfices des transports routiers et ferroviaires sur les lignes secondaires à faible trafic. Un résumé figure en annexe.

Dans toutes les juridictions des États-Unis, on se sert d'études de coûts et bénéfices pour déterminer quelles lignes doivent être maintenues.

7. Rôles du rail, du camionnage et des lignes régionales

Les caractéristiques propres aux chemins de fer en font le meilleur choix pour les transports à longue distance sur des itinéraires très fréquentés; le camionnage est mieux adapté aux voyages sur de courtes distances avec un trafic faible. Les entreprises ferroviaires régionales constituent un bon système d'acheminement de trafic relativement dense vers les transporteurs des grandes lignes.

ANNEXES

1. IMPACT SUR LES ROUTES

Aux États-Unis, les abandons de lignes et leurs effets sur le réseau routier et pour le contribuable sont omniprésents et bien documentés. Voici un résumé de l'expérience et des conclusions de deux états:

A. Final Report: Procedure for Predicting and Estimating the Impact of Rail Line Abandonments on Washington Roads (Rapport : Procédure de prédiction et d'estimation de l'impact de l'abandon des lignes de chemin de fer sur les routes de l'état de Washington), novembre 1989

Citations tirées des conclusions :

«Les effets des abandons varient autant par leur gravité que par leur étendue. Les dommages causés aux routes suite à l'accroissement du trafic constituent un exemple de coûts importants engendrés par de tels abandons, mais dont on omet souvent de tenir compte. Un tel accroissement du trafic provoque une augmentation des coûts d'entretien et de reconstruction des routes; ces mêmes coûts sont assumés par le public, mais sont dus à des décisions privées. Habituellement, ces coûts n'ont été ni compris, ni rendus publics, ni quantifiés avant l'abandon d'une ligne»

«Un examen préliminaire de l'impact sur les routes d'état a démontré qu'en général l'abandon de lignes de chemin de fer n'avait qu'un effet marginal, mais faisait apparaître des "poches de problèmes latents"(1). Un examen ultérieur de l'impact sur les routes de comtés a démontré que l'augmentation du trafic routier de marchandises dû à l'abandon des lignes ferroviaires avait causé respectivement pour 5 millions et 6 millions de dollars de dommages aux routes des comtés de Lincoln et de Spokane (2). Dans la zone de 10 comtés de l'est de l'état de Washington qui a fait l'objet de l'étude, on a estimé la charge financière totale représentée par la remise en état des routes à environ 1,5 milliards de dollars, dont environ 400 millions reliés directement à l'abandon des lignes de chemin de fer.»

«Ces études ont été faites sur des cas réels. Il faut établir un processus permettant de prédire et d'estimer l'ampleur de ces impacts; ainsi les décideurs, les planificateurs et les responsables des gouvernements locaux et d'état pourront se préparer à l'abandon de lignes ferroviaires et mettre au point les stratégies et le financement adéquats.»

«Si les comparaisons des coûts démontrent que l'achat et l'exploitation d'une ligne de chemin de fer qui doit être abandonnée coûterait moins cher que les réparations engendrées par l'accroissement du trafic routier, les gouvernements locaux peuvent se charger eux-mêmes de cette exploitation.»

B. Preliminary Analysis of CNW's Nebraska Rail Lines: Impact of Abandonment, Feasibility of Continued Operation as an Independent Short Line Railroad (Analyse préliminaire de CNW's Nebraska Rail Lines : impact de l'abandon, faisabilité du maintien des opérations comme ligne secondaire indépendante), 20 février 1991

Citations tirées des conclusions :

«La présente étude conclut que les routes de l'état du Nebraska subiront un impact sérieux si la ligne Northern est abandonnée. Il en résultera une très forte augmentation du trafic de poids lourds dans cette région, ce qui provoquera une hausse des coûts de surfacage et de réfection de 13,1 millions de dollars sur 25 ans. De plus, les dommages causés par les poids lourds coûteront à l'état 95 millions de dollars en frais de pavage supplémentaires pendant la même période, et les coûts supplémentaires supportés par les usagers de la route sont estimés à 2,1 millions de dollars. Le total des coûts relatifs au réseau routier sera de 110,2 millions de dollars sur 25 ans.»

«De plus, les impacts sur les agriculteurs, les transporteurs et les communautés seront élevés.»

«Par les présentes propositions, nous ne suggérons pas que l'état du Nebraska s'implique dans l'exploitation de lignes ferroviaires plus qu'il n'est déjà impliqué dans le camionnage. Ce que nous voulons dire, c'est qu'il faut saisir l'occasion qui se présente de sauver la ligne de l'abandon et d'éviter des coûts d'entretien des routes ainsi qu'un impact économique notable au niveau régional. Les estimations prudentes fixent le rapport des bénéfices sur les coûts pour l'état à 16,3 pour 1. Il en va donc de l'intérêt public et on devrait considérer très sérieusement la mise en oeuvre de ce projet.»

2. Statistiques

février 1992

CENTRAL WESTERN RAILWAY CORPORATIONÉtat de la contribution du gouvernement

Subvention de départ - contribution 1 750 000 \$

Déductions

		<u>Capital</u>	<u>Intérêt</u>	<u>Solde</u>
1986-1987	\$ 1 750 000	\$ 39 375	\$ 302 805	\$ 1 710 625
1987-1988	1 710 625	38 489	248 633	1 672 136
1988-1989	1 672 136	37 623	223 199	1 634 513
1988-1989	Ajustement des intrants et des chargements			1 326 930
		307 583		
1989-1990	1 326 930	32 074	205 947	1 294 856
1990-1991	1 297 074	30 464	166 749	1 264 392
1991-1992	1 267 889	14 999	88 417	1 249 393
(jusqu'au 31 janvier 1992)		-----	-----	
		500 607	1 235 750	

Total des déductions à la fin de l'année-récolte 1990-1991

Intérêts	\$ 1 235 750
Principal	500 607

	1 736 357

2. Statistiques

février 1992

Tonnage total

1986-1987	139 035
1987-1988	128 054
1988-1989	175 674
1989-1990	168 809
1990-1991	160 336
1991-1992	78 944
(jusqu'en janvier 1992)	-----
	851 326

Tarifs payés à CWR

1986-1987	\$ 13,66
1987-1988	12,40
1988-1989	11,94
1989-1990	11,67
1990-1991	11,61
1991-1992	11,61

Produits d'exploitation de CWR

1986-1987	\$ 1 899 218
1987-1988	1 587 869
1988-1989	2 097 547
1989-1990	1 940 849
1990-1991	1 861 500
1991-1992	916 540
(jusqu'en janvier 1992)	-----
	10 303 523

Paiement annuel moyen

10 303 523 \$ / 5,5 ans = 1 873 367 \$

2. Statistiques

février 1992

CENTRAL WESTERN RAILWAY CORPORATION
État de la débenture de la Compagnie
des chemins de fer nationaux du Canada
au 31 janvier 1992

Au départ	\$ 1 950 000
Solde impayé, 31 janvier 1992	1 017 129 -----
Remboursement du capital au 31 janvier 1992	\$ 932 871

14

février 1992

CENTRAL WESTERN RAILWAY CORPORATION

1.	Mouvements de wagons	Tonnes	Tonnes par wagon
1986-1987	2 577	139 035	53,95
1987-1988	1 886	128 054	67,90
1988-1989	2 119	175 674	82,90
1989-1990	2 004	166 311	82,98
1990-1991	1 898	160 336	84,47
1991-1992	954	78 944	82,75
	-----	-----	
	11 438	848 354	

Moyenne : $848\,354 / 5,5 = 154\,246$

2. CWR a fait passer ses chargements à 263 000 livres par wagon au milieu de l'année-récolte 1987-1988.
3. Si CWR en était resté à des charges restreintes de 177 000 livres par wagon, le nombre de wagons aurait dû être supérieur, comme il est démontré ci-dessous :

$$848\,354 / 53,95 \text{ (tonnes par charge moyenne)} = 15\,724$$

$$\text{Utilisation réelle des wagons} = 11\,438$$

$$\text{Réduction des besoins en wagons de CWR} = 4\,286$$

4. En augmentant ses chargements, CWR a réduit le nombre de mouvements de wagons de 35 % par an.
5. L'Office national des transports a déclaré que l'efficacité représentée par l'augmentation des chargements a engendré des économies annuelles de 400 000 \$ pour le système.

6. Si l'on suppose que le système a profité directement des initiatives de CWR, les bénéfices accumulés sont de :

1987-1988	\$ 200 000	6 mois
1988-1989	400 000	
1989-1990	400 000	
1990-1991	400 000	
1991-1992	200 000	6 mois

	\$ 1 600 000	

7. Tonnage transporté pendant cette période :

1987-1988	67 027	6 mois
1988-1989	175 674	
1989-1990	166 311	
1990-1991	160 336	
1991-1992	78 944	6 mois

	645 322	

8. Le système a bénéficié d'une économie de 2,47 \$ par tonne, qui est entièrement l'oeuvre de CWR, ce qui ne lui a valu aucune reconnaissance.

Le tarif moyen payé à CWR pendant cette période a été de :

Tarif moyen	\$ 11,90
Économies engendrées	2,61

Coût de CWR pour le système, par tonne	\$ 9,29

**Testimony of Anacostia & Pacific Company, Inc.
before the
Standing Senate Committee
on Transport and Communications
The Senate of Canada
presented by
R. Lawrence McCaffrey, Jr.
Managing Director
February 13, 1992**

Thank you for the opportunity to appear before this Committee in its exploration of the issues arising from the proposed sale by Canadian National Railway Company ("CN") of its Truro-to-Sydney line (the "Line") and related facilities. The sale of such a property poses important issues for the customers, railroad employees and communities served by the Line. Therefore, the Committee is to be commended for its action in calling this hearing and exploring from every relevant point of view the impacts of such a sale and the positions of all affected parties regarding the sale.

The focus of my testimony will be that of an interested and experienced purchaser of such properties. As you know, Anacostia & Pacific Company, Inc. ("APCI"), has submitted a bid for the property to CN and has been selected as one of three potential purchasers for submission of a final bid. After a brief description of the background of my firm, I will describe the hallmarks of APCI railroad transactions by reference to the transactions we have initiated in the United States, and then comment on how we view the Line as a potential new short line.

APCI Background

APCI was formed in 1985 for the purpose of advising potential acquirors of short lines on the business and financial issues of short line acquisitions. As this Committee is undoubtedly already aware, the modern short line railroad movement in the United States began in 1976 with the creation of numerous short lines in the wake of the formation of Conrail from the rubble of the Penn Central and other bankrupt railroads. The movement grew with the rationalization of the property of the bankrupt Rock Island and Milwaukee Road railroads in the late 1970s and early 1980s and reached its first plateau with the further rationalization of Conrail properties in the 1981 to 1983 period. Many of these acquisitions were very light density properties that needed public funding. Peter Gilbertson, one of my partners at APCI, and I developed certain business expertise in these transactions arising from our representation of numerous purchasers as part of our prior law practice. This led to our writing a book that described the financial, operational and legal issues surrounding such transactions. The book was published in 1983 by American Short Line Railroad Association and, after five printings, is now out of print.

Because of the increased demand for such business and financial expertise, we decided to form a separate company that would offer such services and would invest the funds of its owners in these transactions. Shortly after APCI was formed, we petitioned the Interstate Commerce Commission to deregulate sales and leases of railroad properties to new companies. This petition was granted in the spring of 1986 with the creation of an

expedited, simple exemption procedure. That procedure remains the most often used procedure in the U.S. for creation of a new railroad acquiring property from an existing railroad.

During this same mid-1980s period, the large U.S. railroads began to examine their properties for poor performing or redundant properties that would be candidates for sale to the new breed of short line railroad entrepreneurs. My partners at APCI and I played a very active role in these transactions, particularly the larger ones, which are referred to as "regional railroads". This new wave of business caused APCI to expand its capacity by bringing in two investment bankers from a New York firm with whom we had worked and to add two former railroad officers as principals and complementary railroad operating, systems and marketing staff to meet our needs and that of our clients. A brief biography of our personnel is set forth in Attachment A. I believe one of the strengths APCI offers to any transaction is the mix of financial, legal and hands-on operating expertise we provide in such transactions.

APCI Managing Directors have had a substantial role as attorney, advisor or principal in over 50 short line and regional railroad transactions ranging in size from 5 to 1400 system kilometers and aggregating over 10,000 system kilometers in thirty-two states. These transactions have presented a broad array of legal, financial and operating issues and problems and we are proud of our role in finding solutions to those issues and problems to the satisfaction of all parties. Just last month, a group of U.S. companies formed and led

by APCI was selected by the government of Argentina to run a 4,500 kilometer railroad in Argentina for a consortium of Argentine companies.

Hallmarks of APCI Transactions

Over the last few years, APCI has changed its focus from being just an advisor in short line and regional railroad transactions to that of manager and investor. This role has evolved because of the special mix of experience and resources we bring and the recognition -- from considerable experience -- that each transaction is unique and does not admit, at least for us, to a single formula or approach. Attachment B identifies the five U.S. railroads in which we have initiated the transaction, brought in senior management, invested our funds and continued as directors and advisors. We consider our involvement with these railroads to be demonstrative of our approach to a property like the Truro-to-Sydney line. Let me describe the hallmarks of our approach to be found in these transactions.

1. Proper Financial Structure. One of the most important elements of a railroad acquisition is a sound financial structure suitable to the risks presented by the new railroad. These risks include low traffic density on high value lines, dependence on overhead traffic or traffic of a single commodity or single customer, lack of a competing railroad connection, and existence of substantial deferred maintenance. Particularly in cases where the seller seeks competitive bids, overanxious buyers can step into the trap of overpaying for a

property and taking on a financial structure that will be very difficult to sustain in the event of any unplanned adversity.

We tailor the financial structure of each of our railroads to meet its particular risks. This might include use of leases, local trackage rights and seller financing as well as a rate relationship between the buyer and seller that will preserve the buyer's cash flow in the event of unusual traffic downturns. We also obtain and invest substantial equity to assure that the company is not overly leveraged. We take care to assure that, in creating the financial structure, we have adequately accounted for all of the company's capital requirements including pre-start-up expenses, working capital, capital for property rehabilitation (if required) and equipment acquisition, and the property's purchase price. In this way, the company knows from the start that it will have sufficient resources to meet all of its needs.

The companies described in Attachment B have enjoyed the benefits of this approach. Each has had sufficient capital to meet all of its needs. Most of them have even prepaid their scheduled debt.

2. Independent Local Operation. APCI is not a holding company of multiple railroads. Rather, we establish an independent, self-sufficient local operation. Each company has its management located on the property. This provides numerous benefits to both the company and the community it serves. Local management provides the company with a better understanding of and closer relation with its customers. As a customer's needs change, the railroad is in a position to respond quickly. The community benefits from such

a local operation because purchasing is done locally and there usually is greater local employment of non-operating employees. Attachment C is a recent Wall Street Journal article regarding one of the five companies that we initiated which describes the benefits of local operation more fully.

3. Sufficient Capital Investment. Railroads are capital intensive businesses. They require relatively high expenditures to maintain tracks, bridges, locomotives, freight cars and facilities in good operating condition. Frequently, one of the reasons the seller is selling the property is to avoid the long-term capital expenditures required for a property that has relatively low traffic density. Indeed, often the seller has not made necessary capital expenditures in the several years preceding the sale, leading to a need for accelerated capital expenditures in the early years of a new railroad. Thus, it is essential that the new railroad carefully analyze the capital requirements of the new property and have the resources available to meet those needs.

Each of the railroads shown in Attachment B is maintained to a very high standard. All of them conduct safe main line rail operations at 40 mph, often with 52-car and 100-car unit trains. Several of them have had to fund relatively high capital expenditure programs in its early years in order to counter years of disinvestment by the previous owner or to meet emergency needs, such as a flood. Most have also invested, through purchase or lease, to acquire rolling stock tailored to shipper needs. We have worked hard to assure that these railroads have had the resources necessary to meet these capital requirements and to

maintain at least the quality of safe rail service conducted by the previous owner and, on some lines, a much higher quality of service.

4. Conservative Projections. In starting a new business, one of the most common mistakes is overly optimistic projections. Most often such optimism appears in revenue, where rapid traffic growth is predicted. It has been our experience that significant traffic growth takes years to obtain and that it is often a challenge to retain existing traffic in the short term. Customers that have changed to truck are slow to come back to rail for many reasons. In addition, the short line is only a part of the rail move and thus may not alone be able to make the needed change in service or rates to bring the customer back.

In preparing our projections, we look carefully at the historical trends and discuss in detail with the existing customers the likelihood of changes in traffic levels and the extent to which changes brought by the new railroad could increase the rail business. Our base projections contain only business that exists currently and we exclude even existing business if it is likely to be lost because of cyclical change, rerouting, exhaustion of supply or other factors.

Similarly, our expense projections always contain a contingency factor to account for the unanticipated. As a result, our companies are able to weather even serious economic change. For example, two of our railroads lost significant traffic due to plant closures. Yet, both of them were able to adjust and have a profitable year. For this reason, we have retained a high degree of confidence in our projections from lenders and other financially-interested parties.

5. Equitable and Productive Employment Conditions. We believe that employees and the personnel policies they work under are of critical importance to the success of short line and regional railroads. Railroads by their nature have employees working over extended geographical areas with little or no direct supervision. Moreover, railroads have typically been characterized by adversarial relationships between management and rank and file employees. If the employees are not properly trained and motivated, productivity, safety and customer service all suffer.

Management employees are critical to the organization because, in addition to setting priorities and implementing actions, they set the tone of the enterprise. The managers APCI has brought to its railroad projects combine extensive railroad experience and expertise with an entrepreneurial focus that encourages innovation. The management has complete authority to make decisions and implement the business plan. Moreover, the management structure is "flat", without layers of bureaucracy between the President and line employees.

With respect to non-management employees, APCI railroads have adopted a number of personnel policies that are equitable, innovative and effective. These policies include:

Seller Employee Preference - APCI is willing to give priority consideration to hiring the Seller's employees now working on the lines to be acquired, subject to evaluation of qualifications and a standard pre-employment physical.

Flexible Employment - APCI establishes flexible and job-based compensation systems for employees. Job classifications are simplified and the scope of each employee's job is

broadened to provide a more varied work environment for the employee while giving the employer greater flexibility in deployment of its people. This also reduces the likelihood of layoffs in the event of a temporary downturn in business as people are redeployed to other tasks.

Compensation - Base pay rates are projected at levels that reflect prevailing pay rates in the communities served for comparable skills.

Gain Sharing - APCI will establish a profit or gain sharing plan so that all employees will participate directly in the success of the enterprise.

Training - APCI has budgeted and will establish an intensive training program designed to develop expertise, broaden skills and improve compliance with operating and safety rules.

Unlike many short lines in the U.S., APCI and its principals have been able to work effectively with organized labor. Of the five regional railroads developed by APCI, three are represented by the traditional North American railroad labor organizations. Not traditional, however, are the labor agreements APCI railroads and the labor organizations have negotiated. Departing from the typical large railroad agreements, these contracts emphasize flexibility and efficiency and incorporate profit sharing and other benefits.

6. High Quality Marketing and Customer Service. Marketing and customer service are among the most important elements of any successful business, including a short line or regional railroad. As with the Line, most rail lines subject to divestiture by large railroads have had declining traffic levels for years prior to the sale transaction. To halt and

reverse this traffic decline is both the challenge and opportunity of short line and regional railroads. APCI railroads have met this challenge by adopting goals and techniques that recognize the primacy of marketing and customer service:

Serving Current Customers - Although all lines have the potential for new traffic, we give first priority to maintaining and stabilizing the current traffic base. These existing customers are the key to initial viability, and the base upon which new business is generated.

Seamless Service - Without careful planning and attention by the buyer, short line transactions can cause a degradation in customer service simply because the customer is required to deal with two railroads instead of one. Accordingly, APCI's objective is to make the connections between the short line and its large railroad seamless to the customer.

Reliability - Shippers repeatedly identify reliability as the most important factor in modal and carrier selection. We seek to establish service that is predictable and responsive. Moreover, consistent communication and contact with customers mitigates the adverse impact if service problems do occur and enables the railroad to respond more quickly if changes are needed. These contacts occur not only at the marketing/traffic manager level but also between train crews and plant employees.

Innovative Pricing - APCI railroads have used an array of innovative pricing techniques, including volume rate adjustments, haulage arrangements, local gathering rates for grain and aggregates, and service-based rates and penalties. These techniques have proven to be essential to the retention and expansion of business. These efforts are supported by proprietary costing software developed by APCI that permits the railroad to

quote rates promptly.

Systems - APCI railroads have been industry leaders in developing procedures and systems for railroad and customer electronic data exchange, car tracing, train consisting and customer inquiry systems.

Transload Facilities - The current competitive environment often requires rail carriers to arrange or provide services beyond simple point-to-point services on rail lines. Thus, to obtain additional traffic, APCI railroads have developed terminals for transloading bulk commodities between rail and truck modes, as well as for warehousing commodities pending shipment. These transloading/warehousing facilities have permitted customers to reduce inventory and improve service.

7. Safe Operations. Safe operations are a paramount requirement of APCI. Unsafe operations increase operating expenses, destroy employee morale and impair the credibility of the railroad with shippers and the public. To ensure safe operations, APCI railroad have adopted a number of on-going initiatives. A detailed start-up plan includes provisions for operating and safety rules adoption and training, dispatching procedures, hazardous materials transportation, emergency response and seller liaison. APCI establishes a special team on-site for a transition period prior to and after start-up that guides the railroad into smooth, safe operations. Moreover, each railroad conducts on-going training and testing on operating rules, emergency response, and hazardous materials handling. Finally, periodically a team of independent experts conducts a detailed safety audit of the railroad.

The Truro-to-Sydney Line

Having described the hallmarks of our railroad transactions, let me now offer some comments on the Truro-to-Sydney line. These comments are certainly preliminary and subject to change as we receive further information. To date (February 1, 1992), we have received extensive descriptive information about the property and its condition. Indeed, CN has prepared one of the best descriptive packages of the Line of any of the trunk line railroad sellers that we have dealt with. We have also conducted a physical inspection of the line with CN people (during a snow storm) and made one additional visit to the area to do additional research. Pursuant to CN's direction, we have not met with any customers concerning their traffic or received any information on that subject because of the need to obtain prior consents.

We were very pleased to see that the property is in good physical condition and generally has available many of the facilities that would be needed to operate a separate railroad. The operating terrain is challenging with many curves, much water and thus many bridges, some substantial. Therefore, it will require a good level of annual expenditure to retain the current condition.

The property has an unusually high level of local traffic (that is, traffic that both originates and terminates on line). This is generally good because it makes the new railroad less dependent on the trunk line connection. However, this traffic on the Truro-to-Sydney line is in a considerable state of flux due to the development of the Westray mine, which

competes with the Devco mines at Sydney, and due to the limitations of the gypsum mine served by the railroad. The potential change in local traffic is a significant risk factor for this property.

The Line handles a broad mixture of commodities including coal, gypsum, steel, woodpulp, paper, railroad equipment, rubber and chemicals. Approximately ten customers account for most of the traffic. This diversity reduces the potential that the railroad will be dependent on the prospects of a single commodity or customer. Moreover, many of these customers have very substantial, relatively modern facilities that have received large capital investments. Thus, they are expected to continue to use and need rail service for the indefinite future. Naturally, the availability of quality transportation is essential to these industries.

On the other hand, the traffic on the Line declined by over 45% between 1986 and 1990. Some of this traffic may return with an economic upturn but the near-term prospects for new business growth in the area served by the Line seem limited. The area's future growth will clearly depend on the continued quality of transport by all modes as well as on maintaining a quality, skilled employment base and reasonable cost of energy. We believe there are several ways that a new short line can contribute to such growth. However, I cannot now estimate their impact as we have not had the opportunity to discuss them with the customers and CN.

The Line is served by a very professional work force. From our brief encounter, they exhibited a strong work ethic and were knowledgeable about all aspects of the property.

Moreover, the communities served by the Line appear to have an ample supply of other people able to provide services that are not now employed there by CN. For example, locomotive and heavy car repairs are not performed by CN on this property, but the new railroad will need to obtain such services locally.

Finally, the prospects for the new railroad will be dependent most of all on the quality of its relations with CN. Over half of its business will be interchanged with CN and CN will obviously have the most to say about through rates and service to or from Truro. In addition, virtually all of the interchange traffic will move in CN-supplied equipment. If CN were to divert equipment to other presumably more profitable traffic or were to reduce its marketing commitment to the Line, there will be little the new railroad can do to change that result. However, we see many reasons for CN to remain interested in the Line including especially the fact that traffic to and from the Line will still generate millions of dollars of revenue for CN. My experience with comparable railroads in the U.S. is that the buyer and seller become strong, long-term partners each doing what it does best to grow the business. If we are selected as the purchaser, we will be careful to build a relation with CN that produces such a partnership.

In conclusion, we are aware that the Truro-to-Sydney line has risks as a viable, long-term operation. We know that the consulting firm of Peat Marwick Stevenson & Kellogg concluded in its 1989 study of surface transportation in Nova Scotia, that the Line is in a "break-even condition" and "will be abandoned well before the 21st century". It recom-

mended that consideration be given to creation of a short line in order to preserve the Line.

APCI does not yet have sufficient information to agree or disagree with Peat Marwick's conclusions. However, we do agree that the prospects for long-term preservation of the Line are best if the Line is in the hands of a top-quality short line. That has clearly been our experience in the U.S. where the new railroads have brought traffic growth in areas such as Oklahoma, Montana and Mississippi that had been essentially written-off by the large, out-of-state selling railroad. This does not occur because these new railroads are smarter or have more money. Rather, it occurs because they are locally based and can assiduously market and manage their smaller property generating small amounts of new business that are very important incrementally, while holding down costs.

We believe Nova Scotia offers an opportunity similar to those we have encountered in the U.S. That is, the opportunity to establish a strong, locally-based railroad that will not only stem the loss of rail service but actually make it prosper over the long term. If the terms we are able to offer CN for the Truro-to-Sydney line are acceptable and the most attractive to CN, we are confident that we can establish a new railroad on the Line that will rank favorably with the best of the U.S. short lines and will become one of the most important assets for business growth in the region.

Thank you for considering these comments. I welcome your questions on any of these matters.

ANACOSTIA & PACIFIC COMPANY, INC. PERSONNEL

MANAGING DIRECTORS

Peter A. Gilbertson

Mr. Gilbertson provides broad experience in transportation management, with special expertise on labor matters. He is co-author of "Starting a Short Line", a book published in 1985 covering all aspects of acquiring and starting-up a new railroad. He has advised purchasers in more than twenty rail line acquisitions. Mr. Gilbertson's responsibilities have included the preparation of business plans, negotiation of purchase agreements, labor negotiations and selection of management. Mr. Gilbertson is Chairman of The Chicago SouthShore & South Bend Railroad.

Mr. Gilbertson was graduated *cum laude*, Phi Beta Kappa, from the University of Denver, (B.A., 1975) and *cum laude* from the University of Minnesota Law School (J.D., 1979).

Bruce A. Lieberman

Mr. Lieberman specializes in corporate finance, mergers and acquisitions and joint venture arrangements. He has been the principal financial architect of several of the largest railroad acquisition transactions of the last eight years. He also has extensive experience with the mining and oil and gas industries, and has arranged financing for a number of acquisitions and corporate restructurings, both domestic and foreign. He serves as a Director of The Chicago SouthShore & South Bend Railroad.

Prior to joining APCI, Mr. Lieberman was an Associate Managing Director in the Corporate Finance Department of Wertheim Schroder & Company, Inc. He was previously with the Project Finance Division of Chase Manhattan Merchant Bank. Mr. Lieberman was graduated with Honors from Hamilton College (A.B., 1976) and from Columbia University, Graduate School of Business, Beta Gamma Sigma (M.B.A., 1978).

R. Lawrence McCaffrey, Jr.

Mr. McCaffrey specializes in the structuring and negotiation of property acquisitions with particular attention to regulatory and financial requirements. His career in the transportation field began in 1973 as Special Assistant to the General Counsel of the U.S. Department of Transportation, during which period he worked primarily on the formation of Conrail and financing of Amtrak. Later he served as Chief Counsel of the Federal Railroad Administration. In 1977, he co-founded a Washington, DC, law firm where he developed a substantial transportation law practice advising numerous railroads, truck manufacturing and transportation equipment leasing companies in a wide variety of commercial transactions and regulatory matters.

Mr. McCaffrey is co-author with Mr. Gilbertson of "Starting a Short Line". He serves as Director of Montana Rail Link, Kiamichi Railroad and Otter Tail Valley Railroad and is an advisor to several other railroad companies. Mr. McCaffrey was graduated from Colgate University (B.A., 1966) and from George Washington University (J.D., 1969).

Jeffrey B. Stone

Mr. Stone's expertise extends to all modes of transportation where he provides strategic consulting services. Prior to joining APCI, he was an Associate Managing Director and Transportation Securities Analyst in the Equities Research Department of Wertheim Schroder & Company, Inc. In this position, Mr. Stone was responsible for the analysis of more than thirty publicly-traded corporations in the trucking, equipment leasing, ocean shipping, railroad and aviation services industries. Prior to this, Mr. Stone served as an advisor to a member of the Interstate Commerce Commission (1980-1981) and on the staff of the U.S. Senate Committee on the Judiciary (1977-1980). Mr. Stone is a *summa cum laude* graduate of Dartmouth College (A.B., 1977). He is a Director of Intrenet, Inc.

PRINCIPALS

H. Terry Hearst

Mr. Hearst participates in the evaluation of new business opportunities and is responsible for the implementation of operating plans developed by APCI for new regional railroads. A veteran of more than 30 years in the railroad industry, Mr. Hearst is expert in all aspects of railroad operations, mechanical services and property engineering. He held numerous positions at the Illinois Central Gulf Railroad, including Assistant Superintendent-Iowa Lines. He was also Vice President-Operations of the Chicago, Central & Pacific Railroad and President of the Otter Tail Valley Railroad. Mr. Hearst currently serves as President of The Chicago SouthShore & South Bend Railroad.

Harold F. Parmly

Mr. Parmly develops and implements accounting systems, and evaluates train and rail yard operations. He has more than 35 years of management experience in the railroad business. As a former General Superintendent of Station Operations & Data Control for the Illinois Central Gulf Railroad Company, Mr. Parmly managed more than 2,000 employees, and was responsible for the design and implementation of centralized revenue and equipment accounting systems. Mr. Parmly currently serves as Vice President of The Chicago SouthShore & South Bend Railroad.

PROFESSIONAL STAFF

Jack C. Spiese

Mr. Spiese is APCI's Manager of Data Systems. He specializes in computer analysis, the development of data processing applications, and the evaluation of information systems. He has more than 17 years of experience with regulatory and management costing, corporate budget systems and network analyses. Mr. Spiese has a B.A. degree from Augustana College and has taken a number of post-graduate courses in computer applications.

Joseph A. Fidanza

Mr. Fidanza is a Contract Associate who specializes in railroad marketing and train service planning. He has experience in the marketing, service planning and analysis departments of Class 1 railroads. Mr. Fidanza is a graduate of the University of Illinois (B.S.-Management) and the University of Tennessee (M.B.A.-Transportation).

George F. Kale

Mr. Kale is a Contract Associate who specializes in railroad accounting and agency procedures. He has over 40 years of experience in designing, managing and developing railroad agency services.

Joseph L. Willett

Mr. Willett is a Contract Associate who specializes in safety, operating rules and dispatching. He was formerly Regional Vice President of the American Train Dispatchers Association and Chairman of the Railroad Operating Rules Association of North America.

K. E. Stockton

Mr. Stockton is a Contract Associate who specializes in operations planning and safety. He was formerly System Superintendent of Train Operations for a Class I railroad in the United States.

ANACOSTIA & PACIFIC
C O M P A N Y , I N C .

Attachment B

APCI RAILROADS

1. Chicago SouthShore & South Bend Railroad

Location: Northern Illinois and Indiana
Headquarters: North Carroll Avenue
Michigan City, IN 46360
Tele: 219-874-4221
Chief Executive: H. Terry Hearst, President
Employees: 70, represented by national rail unions
Mileage: 75 jointly used with Northern Indiana
commuter operations;
70 jointly used with other freight railroads;
145 system miles
Equipment: 11 locomotives
275 freight cars
Major Commodities: coal, steel and manufactured products
Major Customers: Northern Indiana Public Service Co.,
Bethlehem Steel, National Steel,
Georgia-Pacific
Annual Volume: 50,000 carloads
Facilities: locomotive shop and car repair shop
at Michigan City, IN
Date formed: December, 1989

2. Kiamichi Railroad (includes affiliate Chapparral Railroad)

Location: Southern Oklahoma, northern Texas, eastern Arkansas
Headquarters: 800 West Main Street
Hugo, OK 74743
Tele: 405-328-8306
Chief Executive: Jack L. Hadley, President
Employees: 81
Mileage: 291 miles owned
46 miles trackage rights
337 system miles
Equipment: 19 locomotives
220 freight cars
Major Commodities: coal, forest products, grain, cement,
paper, aggregates
Major Customers: Western Farmers Coop (power plant),
Campbell Soup, Weyerhaeuser,
Georgia-Pacific, Boerum Fields
Ashgrove Cement
Annual Volume: 33,500 carload
Facilities: Locomotive and car repair shop, Hugo, OK
Date formed: July, 1987; Chaparral acquired January, 1990

ANACOSTIA & PACIFIC
COMPANY, INC.

APCI Railroads

Page Two

3. MidSouth (includes SouthRail & MidLouisiana railroads; does not include recently acquired Cornith & Counce Railroad)

Location: Northern Louisiana, Mississippi, western Alabama
Headquarters: 111 East Capitol Street
Jackson, MS 32901
Tele: 601-353-7508

Chief Executive: Frank Turner, President

Employees: 695, represented by national rail unions

Mileage: 1167 owned miles
26 trackage rights
1193 system miles

Equipment: 162 locomotives
2417 freight cars

Major Commodities: forest products, paper, chemicals,
grain,

Major Customers: Weyerhaeuser, Georgia-Pacific,
International Paper, Stone Container,
Vulcan Chemicals

Annual Volume: 255,000 carloads

Facilities: locomotive and car repair at Vicksburg, MS,
and Jackson, MS

Date formed: March, 1986; MidLouisiana acquired
September, 1987; SouthRail acquired April, 1988

- #### 4. Montana Rail Link

Location: Western Montana, northern Idaho, eastern Washington
Headquarters: 201 International Way
Missoula, MT 59802
Tele: 406-523-1500
Chief Executive: William H. Brodsky, President
Employees: 843, represented by national rail unions
Mileage: 821 miles owned or leased
118 miles trackage rights
939 system miles
Equipment: 88 locomotives
989 freight cars
Major Commodities: forest products, coal, grain,
petroleum products, minerals
Major Customers: Louisiana Pacific, Stone Container,
Billings Grain, Champion International
Annual Volume: 285,000 carloads
Facilities: car repair shops at Missoula and Laurel, MT;
locomotive facilities at Missoula
Date formed: November, 1987

ANACOSTIA & PACIFIC
C O M P A N Y . I N C .

APCI Railroads
Page Three

5. Otter Tail Valley Railroad

Location: Western Minnesota
Headquarters: 200 North Mill Street
Fergus Falls, MN
Tele: 218-736-6073
Chief Executive: John Secor, President
Employees: 8
Mileage: 74 system miles
Equipment: 4 locomotives
Major Commodities: grain, coal
Major Customers: Otter Tail Power Co., Harvest States,
Farmers Elevator
Annual Volume: 4,100 carloads
Facilities: locomotive shop at Fergus Falls
Date formed: October, 1986

Chugging Along

The Kiamichi Shows How Small Railroads Can Serve Rural Areas More and More Short Lines Are Taking Over Trackage From the Major Carriers

An Odd Reversal of History

By DANIEL MACHALABA

SHORT REPORT OF THE WALL STREET JOURNAL
HUGO, Okla. When Jim Robertson was a locomotive engineer for the Burlington Northern here, the huge railers it considered too costly to serve. "Volume meant more than individual customers," he says.

These days, Mr. Robertson treats the little guy differently. A recent day finds him backing his train into a siding east of town to pick up just two carloads of pulpwood, then dropping off a single empty lumber car in the town of Idabel. Spotting a group of children on the tracks, he stops the train and leaps off to scold them. There's another delay while he backs up so his train can be put down and sent off some peopletree bark, which the crews to ease a toothache.

That kind of laid-back operation might drive a big railroad into bankruptcy. But Mr. Robertson now works for a tiny line called the Kiamichi Railroad, which has bought this track from Burlington Northern. And though it operates in a depressed area of cattle ranches and piney woods, it is turning a profit, while winning the loyalty of shippers and townsfolk.

The Kiamichi (French for an extinct local woodpecker) is representative of the



A Kiamichi Locomotive

newly evolving railroad industry. The nation's big railroads grew by combining short lines into long ones. Now many are selling off weaker operations, which become short haul, low-volume—and often quite profitable—carriers. Today short lines operate 24% of the nation's track, up from 6% two decades ago, according to the Association of American Railroads.

"We're changing the whole range," Kiamichi president says. Jack L. Hadley, the group that bought the line. "Economists agree. They say Mr. Hadley and his people like him are reducing transportation costs, providing rail service and jobs in the America and showing how railroads can stay competitive in the 1990s."

But there are critics, too. Edward W. kind, executive director of the AFL-CIO's Transportation Trades Department, says short lines have "splintered the rail system, displaced thousands of workers and left track in the hands of poorly capitalized, poorly maintained railroad companies one disaster from bankruptcy."

The Burlington Northern was eager to dispose of what is now the Kiamichi: two lines totaling 230 miles, one running from Lakeside, Okla., to Hope, Ark., and another from Antlers, Okla., to Paris, Texas. Mr. Hadley and his group paid \$10 million to the grant carrier, which lent them 60% of it. Mr. Hadley holds 70% of the Kiamichi with the rest owned by eight current and former employees of the Burlington Co., a New York transportation investment firm.

Once in control, Mr. Hadley, a 57-year-old veteran of short-line railroads in the Northeast, went to work quickly. As the chief of a new railroad, he could replace unionized workers with nonunion employees earning 40% less, and could operate without the work rules and training levels that have plagued big railroads. He used the savings to double train frequency and hold down rates while launching an aggressive marketing program to lure back shippers that had defected to trucks and other land roads.

Carloadings Up

Carloadings, which had been declining under Burlington Northern's management, grew to 33,300 last year from 16,600 in 1986. The Burlington Northern was at a loss to calculate whether the lines took more money for it, but as an independent, the Kiamichi earned \$1.2 million on revenue of \$3.6 million.

Short lines such as the Kiamichi, says John Hall, a vice president of Burlington Northern, "raise the question of whether Blow run a railroad better than we can. He adds that Mr. Hadley has the "flexibility to provide a different type of service than we could provide."

Concern over that flexibility was exactly why townsfolk in Hugo tried to block creation of the Kiamichi with protest meetings and objections to the Interstate Commerce Commission and Mr. Hadley says. Mr. Hadley's plans to operate the lines with half as many employees. The loudest objections came from rail workers in the Hugo pay cuts. "It was just a slam deal to take away our jobs," says Jack David Probst, a union leader. "It was a real slap in the face." A day to keep his \$50,000-a-year job with the Burlington Northern.

Today, however, Mr. Hadley is popular

Mr. Hadley, who says he has no political agenda, is a former executive of the Kiamichi. He says he has no political agenda, is a former executive of the Kiamichi. He says he has no political agenda, is a former executive of the Kiamichi.

Mr. Hadley cultivates this local popularity. The Kiamichi sponsors the first prize for bull riding at Hugo's annual rodeo, and, for a nominal fee, runs a weekly tourist train from the town's restored depot.

Kiamichi officials regularly visit even small shippers and try to be of help. "To a big railroad, we're just a number in their computer," says a Kiamichi official. "We're a number to the people who use the Kiamichi." Last August he relocated the business to a site along the Kiamichi, moving it from its location along the track of a big railroad.

Martin Fry, who owns a pulpwood yard in Fort Towson, Okla., says Burlington Northern trains often rushed past without stopping. "They had half a dozen excuses. They had a big log train, or they didn't have a crew, or they didn't have a crew."

On at least one occasion, the Kiamichi sent a locomotive to Madill, Okla., to rush a single hopper car of flour to a local Campbell Soup Co. plant that was about to run out. It also provides just-in-time delivery of oil plate to the plant. And it has relations with a number of railroads, including much to the surprise of Burlington Northern officials accustomed to thinking of the feeder line as their own.

Weytelsaecker Co. has capitalized on the Kiamichi's multiple connections to play off one big customer against another, driving down shipping costs by 5% to 30%.

David Giorgi, a transportation analyst at the forest products company, says the Kiamichi has been much more open to help us develop new markets. "Burlington Northern didn't want the meager revenue from interconnecting with the Santa Fe Railway for freight moving to California. But the Kiamichi, eager to oblige, has increased its rates."

But some shippers resist using the Kiamichi because it can't take their goods all the way, as a truck can. "Kiamichi can provide excellent service in its own area, but once the shipment gets on a long-haul railroad, I start chewing my nails," says Carl Lucas, transportation manager of Campbell's Paris, Texas, plant. Though Campbell increased inbound rail shipments and cut prices on its products, it still had a shipping for outbound shipments that had been removed to make room for truck loading docks.

Undaunted, Mr. Hadley recently visited Mr. Lucas, arguing that even if Campbell didn't use the siding, "it's a real detriment to keep the [trucks] from getting too greasy." Mr. Lucas acknowledges that Mr. Hadley may eventually wear us down.

Though the Kiamichi turned a profit right from the start, it has been low on cash because of simultaneous needs to repair, rebuild and fix track. Years of deferred maintenance under Burlington Northern had left the line in a state of disrepair. Hadley and his crew have slowed the track's rainy climate.

ANNEXE TC-8

**Témoignage d'Anacostia & Pacific Company, Inc.
devant le
Comité sénatorial permanent
des transports et des communications
présenté par
R. Lawrence McCaffrey, Jr.
Administrateur-gérant
13 février 1992**

Je vous remercie de nous avoir invités à comparaître devant votre Comité qui explore les questions que soulève la vente de la ligne Truro-Sydney (la Ligne) et des installations connexes du Canadien National (CN). La vente de ces biens soulève de sérieux problèmes pour les clients, les employés des chemins de fer et les localités desservies par la ligne. Par conséquent, nous félicitons le Comité d'avoir convoqué cette audience pour explorer les divers points de vue quant aux conséquences de cette vente ainsi que la position de toutes les parties intéressées.

Je présente ce témoignage en tant qu'acheteur intéressé qui possède une vaste expérience de ce genre de transaction. Comme vous le savez, Anacostia & Pacific Company, Inc. (APCI) a présenté une soumission au CN pour l'achat de la Ligne et elle est l'un des trois acheteurs potentiels retenus pour la soumission finale. Je commencerai par vous décrire brièvement les antécédents de ma firme, après quoi je mentionnerai les principales transactions ferroviaires qu'APCI a faites aux États-Unis et, pour terminer, je décrirai la façon dont nous envisageons de faire de cette Ligne un nouveau service sur courte distance.

Les antécédents d'APCI

APCI a été créée en 1985 dans le but d'aider les acquéreurs potentiels de lignes ferroviaires sur courte distance à résoudre les problèmes commerciaux et financiers que soulevait ce type d'acquisitions. Comme le Comité le sait sans doute, le mouvement contemporain en faveur des chemins de fer sur courte distance a commencé, aux États-Unis, en 1976 lorsque Conrail a été édifié sur les ruines de Penn Central et d'autres chemins de fer en faillite. Le mouvement a pris de l'ampleur avec la rationalisation des biens des chemins de fer en faillite Rock Island et Milwaukee Road, à la fin des années 70 et au début des années 80 et il a atteint son premier plateau avec la nouvelle rationalisation de Conrail, de 1981 à 1983. La plupart de ces acquisitions étaient des lignes à très faible densité qui nécessitaient l'apport de fonds publics. Peter Gilbertson, l'un de mes associés d'APCI et moi-même avons acquis une certaine expérience de ce genre de transactions en représentant de nombreux acheteurs dans le cadre du cabinet d'avocats que nous avions alors. Cela nous a conduits à écrire un livre qui décrivait les questions financières, opérationnelles et juridiques que soulevaient ces transactions. Ce livre a été publié en 1983 par la *American Short Line Railroad Association* et il est maintenant épuisé après cinq tirages.

Étant donné la demande croissante dont ce type de

connaissances commerciales et financières faisait l'objet, nous avons décidé de constituer une société spécialisée qui offrirait ce genre de services et investirait les fonds de ses propriétaires dans ces transactions. Peu après la création d'APCI, nous avons demandé à la *Interstate Commerce Commission* de déréglementer la vente et la location de propriétés ferroviaires à de nouvelles compagnies. Notre demande a été acceptée au printemps de 1986 et une procédure d'exemption simplifiée a été mise en place. Cette procédure reste celle qui est le plus souvent utilisée aux États-Unis pour créer une nouvelle compagnie ferroviaire en rachetant les biens d'une compagnie existante.

Au cours de la même période, au milieu des années 80, les grandes compagnies de chemin de fer américaines ont commencé à passer en revue leurs lignes peu rentables ou inutiles qui pouvaient être vendues pour la création de nouveaux services sur courte distance. Mes associés et moi-même avons joué un rôle très actif dans ces transactions, surtout les principales lignes, que nous appelons des "chemins de fer régionaux". Devant cette expansion de ses activités, APCI a élargi sa capacité opérationnelle en faisant venir deux spécialistes des services de banque d'investissement d'une firme new-yorkaise avec lesquels nous avons déjà travaillé, en engageant deux anciens administrateurs de chemin de fer comme directeurs et en complétant notre personnel ferroviaire et commercial pour répondre à nos besoins et à ceux de nos clients. Une brève biographie de notre personnel figure à

l'annexe A. L'un des avantages qu'APCI offre, je crois, pour toute transaction est l'ensemble de compétences qu'elle apporte tant sur le plan financier que juridique ou pratique.

Les administrateurs-gérants d'APCI ont joué un rôle important à titre d'avocats, de conseillers ou de directeurs dans une cinquantaine de transactions portant sur des lignes sur courte distance ou des chemins de fer régionaux d'une longueur de 5 à 1 400 kilomètres système et qui représentaient en tout plus de 10 000 kilomètres système répartis dans 32 États. Ces transactions ont soulevé un vaste éventail de questions et de problèmes juridiques, financiers et opérationnels et nous sommes fiers d'avoir pu trouver des solutions à ces problèmes à la satisfaction de tous les intéressés. Le mois dernier encore, un groupe de compagnies américaines constitué et dirigé par APCI a été choisi par le gouvernement de l'Argentine pour exploiter un chemin de fer de 4 500 kilomètres en Argentine pour le compte d'un consortium de compagnies argentines.

Les principales transactions d'APCI

Depuis quelques années, APCI a changé son orientation et joue le rôle de gestionnaire et d'investisseur au lieu de se contenter de celui de conseiller dans les transactions touchant les lignes sur courte distance et les chemins de fer régionaux. Notre rôle a évolué du fait que nous apportons une somme unique d'expérience et

de compétences et que notre vaste expérience nous a appris que chaque transaction est particulière et nécessite une approche spécialement adaptée. L'annexe B indique les cinq compagnies ferroviaires américaines dont nous avons négocié le rachat, dont nous avons nommé les dirigeants, dans lesquelles nous avons investi nos fonds et où nous avons continué à jouer un rôle d'administrateurs et de conseillers. Notre intervention dans ces compagnies de chemin de fer peut vous donner un bon exemple de la façon dont nous procéderions pour une ligne comme celle de Truro-Sydney. Permettez-moi de vous décrire les principales caractéristiques de notre approche dont ces transactions témoignent.

1. **Structure financière.** L'un des principaux facteurs de succès d'une transaction est une structure financière saine correspondant aux risques que représente le nouveau chemin de fer. Ces risques comprennent la faible densité du trafic sur les lignes ayant une valeur élevée, la dépendance vis-à-vis du trafic intermédiaire ou le transport d'une marchandise ou d'un client unique, l'absence de correspondance ferroviaire et la nécessité d'entreprendre d'importants travaux d'entretien qui ont été différés. Surtout lorsque le vendeur lance un appel d'offres, des acheteurs trop enthousiastes risquent de payer trop cher une propriété ferroviaire et d'assumer une structure financière qu'il leur sera très difficile de soutenir en cas d'imprévus.

Nous adaptons la structure financière de chacun de nos chemins de fer en fonction des risques particuliers qu'il présente. Cela peut inclure le recours à des baux, à des droits de circulation et au financement par le vendeur ainsi qu'à des garanties de la part du vendeur qui protégeront la trésorerie de l'acheteur en cas de ralentissement du trafic. D'autre part, nous obtenons et nous investissons des capitaux propres importants pour nous assurer que le ratio d'endettement de la compagnie ne sera pas trop élevé. Nous veillons à créer la structure financière en tenant compte de tous les besoins en capital de la compagnie, y compris les frais de démarrage, les capitaux d'exploitation, les capitaux requis pour la remise en état des installations (si nécessaire) et l'acquisition du matériel ainsi que le prix d'achat de la propriété ferroviaire. Ainsi, la compagnie sait, dès le départ, qu'elle disposera de ressources suffisantes pour satisfaire à tous ses besoins.

Les compagnies décrites à l'annexe B ont bénéficié de cette approche. Chacune d'elles a disposé de capitaux suffisants pour répondre à tous ses besoins. La plupart d'entre elles ont même remboursé leur dette.

2. Opération locale indépendante. APCI n'est pas une société de portefeuille agissant pour un grand nombre de compagnies ferroviaires. Nous établissons plutôt une opération locale indépendante et autonome. Chaque compagnie a sa direction sur place. Cela présente de nombreux avantages tant pour la compagnie

que pour la collectivité qu'elle dessert. La direction locale permet à la compagnie de mieux comprendre ses clients et d'entretenir avec eux des relations plus étroites. Lorsque les besoins d'un client changent, le chemin de fer est en mesure de réagir rapidement. La collectivité bénéficie de ce type d'administration locale étant donné que les achats sont faits localement et qu'en général la compagnie emploie un plus grand nombre d'employés locaux. L'annexe C est un article paru récemment dans le Wall Street Journal au sujet de l'une des cinq compagnies que nous avons lancées et qui décrit plus en détail les avantages de l'administration locale.

3. Investissement de capitaux suffisants. Les chemins de fer sont une entreprise capitalistique. Ils doivent faire des dépenses relativement élevées pour maintenir en bon état les voies, les ponts, les locomotives, les wagons de marchandises et les installations. Souvent, si le vendeur se défait du chemin de fer, c'est notamment pour éviter les immobilisations à long terme que nécessitent des voies ferrées sur lesquelles la densité du trafic est relativement faible. En fait, il arrive souvent que le vendeur n'ait pas fait les immobilisations nécessaires depuis plusieurs années, ce qui oblige à faire des dépenses plus importantes au cours des premières années d'établissement d'un nouveau chemin de fer. Il est donc indispensable que le nouveau chemin de fer analyse soigneusement les immobilisations requises par la nouvelle ligne et qu'il dispose des ressources voulues pour répondre à ces besoins.

Chacun des chemins de fer désignés à l'annexe B est très bien entretenu. Tous peuvent exploiter en toute sécurité leur ligne principale à 40 milles à l'heure, souvent avec des trains de 52 et 100 wagons. Plusieurs d'entre eux ont dû faire des immobilisations relativement importantes à leurs débuts pour compenser le mauvais entretien assuré par le propriétaire précédent ou pour faire face à des urgences telles qu'une inondation. La plupart ont également acheté ou loué du matériel roulant adapté aux besoins des expéditeurs. Nous n'avons épargné aucun effort pour nous assurer que ces chemins de fer disposeraient des ressources nécessaires pour faire les immobilisations requises et pour maintenir un service d'une qualité au moins égale et même parfois supérieure à celle du service qu'offrait l'ancien propriétaire.

4. Prévisions conservatrices. Lorsqu'on lance une nouvelle entreprise, l'une des erreurs les plus fréquentes consiste à faire des prévisions trop optimistes. La plupart du temps, cet optimisme se situe sur le plan des recettes, car l'on prévoit une croissance rapide du trafic. L'expérience nous a appris qu'il fallait des années pour que le trafic connaisse une croissance importante et qu'il est souvent difficile de conserver le trafic existant à court terme. Les clients qui se sont tournés vers le camionnage hésitent à revenir vers les chemins de fer pour de nombreuses raisons. De plus, la ligne sur courte distance n'est qu'un des éléments du

transport ferroviaire et elle n'est donc pas toujours en mesure d'apporter, à elle seule, les changements requis dans la qualité du service ou les tarifs pour faire revenir les consommateurs.

En préparant nos prévisions, nous examinons soigneusement les tendances historiques et nous discutons en détail avec la clientèle actuelle de la probabilité de changements dans le niveau du trafic et de la mesure dans laquelle les modifications apportées par le nouveau chemin de fer pourraient accroître le trafic. Nos prévisions de base tiennent compte uniquement des clients actuels et excluent même ceux que l'on risque de perdre à cause de changements cycliques, d'un changement d'itinéraire, d'un épuisement des ressources ou d'autres facteurs.

Dans nos prévisions de dépenses également, nous tenons toujours compte des imprévus. Nos compagnies sont donc en mesure d'affronter des changements économiques même très importants. Par exemple, deux de nos chemins de fer ont perdu une bonne partie de leur trafic à cause de la fermeture d'usines. Pourtant, les deux ont pu s'adapter et avoir une année rentable. Pour cette raison, les prêteurs et les autres parties intéressées sur le plan financier éprouvent beaucoup de confiance à l'égard de nos prévisions.

5. Conditions d'emploi équitables et productives. Nous estimons que les employés et les politiques d'administration du personnel revêtent une importance critique pour le succès des lignes sur courte distance et des chemins de fer régionaux. En raison de leur nature, les chemins de fer ont des employés qui travaillent dans de vastes secteurs géographiques sous une supervision directe très limitée ou inexistante. De plus, les relations ont été généralement assez tendues jusqu'ici entre la direction des chemins de fer et leurs employés. Si ces derniers ne sont pas bien formés et motivés, la productivité, la sécurité et le service à la clientèle en souffrent.

Les cadres revêtent une importance critique pour l'organisation étant donné qu'en plus d'établir les priorités et d'appliquer les mesures, ce sont eux qui donnent le ton à l'entreprise. Les gestionnaires que APCI a recrutés pour ses projets ferroviaires cumulent à la fois une expérience intensive des chemins de fer et un esprit d'entreprise qui favorise l'innovation. La direction a pleins pouvoirs pour prendre les décisions et mettre en oeuvre le plan d'entreprise. De plus, la direction est structurée horizontalement sans échelons bureaucratiques entre le président et les employés exécutants.

En ce qui concerne les employés non cadres, les chemins de fer d'APCI ont adopté un certain nombre de politiques à la fois équitables, novatrices et efficaces pour la gestion du personnel.

Ces politiques sont notamment les suivantes:

Priorité aux employés du vendeur - APCI est prête à embaucher en priorité les employés qui travaillent actuellement pour les lignes de chemin de fer dont elle doit faire l'acquisition sous réserve d'une évaluation de leurs compétences et de l'examen médical qui précède habituellement l'embauche.

Emploi flexible - APCI établit des systèmes de rémunération flexibles pour les employés. La classification des postes est simplifiée et les fonctions de chaque employé sont élargies de façon à offrir à ce dernier un milieu de travail plus varié tout en laissant à l'employeur une plus grande marge de manoeuvre pour l'affectation de son personnel. Cela réduit également le risque de mises à pied en cas de ralentissement temporaire des affaires étant donné que les employés peuvent alors être réaffectés à d'autres tâches.

Rémunération - Les taux de rémunération s'alignent sur les taux en vigueur dans les localités desservies, pour des compétences équivalentes.

Participation aux bénéfices - APCI met sur pied un programme de participation aux bénéfices de façon à ce que tous les employés profitent directement du succès de l'entreprise.

Formation - APCI a prévu dans son budget un programme de formation intensive destiné à développer et élargir les compétences et à amener le personnel à mieux respecter les règles d'exploitation et de sécurité.

Contrairement à de nombreuses lignes sur courte distance des États-Unis, APCI et ses dirigeants ont pu collaborer efficacement avec les syndicats. Sur les cinq chemins de fer régionaux créés par APCI, trois sont représentés par les syndicats de cheminots nord-américains traditionnels. Cependant, les contrats de travail négociés par les chemins de fer d'APCI et les syndicats sont beaucoup moins traditionnels. Ils s'éloignent des accords types des grandes compagnies ferroviaires et insistent plutôt sur la souplesse et l'efficacité en intégrant la participation aux bénéfices et d'autres avantages.

6. Haute qualité de la commercialisation et du service à la clientèle. La commercialisation et le service à la clientèle figurent parmi les principaux facteurs qui contribuent au succès d'une entreprise, y compris d'une ligne sur courte distance ou d'un chemin de fer régional. Tout comme la Ligne, la plupart des chemins de fer que les grandes compagnies ferroviaires mettent en vente ont enregistré une baisse de trafic pendant les années qui ont précédé la transaction. Le défi à relever pour les lignes sur courte distance et les chemins de fer régionaux consiste à arrêter ce déclin et à renverser la vapeur. Les chemins de fer d'APCI ont

relevé le défi en se fixant des objectifs et en adoptant des méthodes qui reconnaissent l'importance primordiale de la commercialisation et du service à la clientèle:

Service à la clientèle actuelle - Même si toutes les lignes ont la possibilité d'élargir leur clientèle, nous accordons la priorité au maintien et à la stabilisation de la clientèle actuelle. Ce sont ces clients qui assurent la viabilité initiale de la ligne et c'est à partir d'eux que l'on peut accroître le trafic.

Service intégré - Si l'acheteur ne fait pas une bonne planification, le rachat d'une ligne sur courte distance peut entraîner une dégradation du service à la clientèle simplement parce que le client doit traiter avec deux chemins de fer au lieu d'un. En conséquence, APCI a pour objectif d'assurer une bonne intégration du service sur courte distance et de la ligne principale.

Fiabilité - Les expéditeurs considèrent toujours la fiabilité comme le principal facteur déterminant le choix d'un mode de transport et d'un transporteur. Nous cherchons à établir un service prévisible qui réponde à leurs besoins. De plus, des contacts réguliers avec les clients atténuent les répercussions négatives en cas de problèmes dans le service et permettent au chemin de fer de réagir plus rapidement si des changements

s'imposent. Ces contacts se situent non seulement au niveau du directeur de la commercialisation ou du trafic, mais également entre le personnel roulant et les employés de l'usine.

Politique de prix novatrice - Les chemins de fer APCI ont employé toute une gamme de formules novatrices pour la tarification, y compris des réductions de tarif pour les gros volumes, des tarifs spéciaux pour le remorquage et le ramassage local du grain et des marchandises groupées ainsi que des tarifs et des pénalités en fonction du service donné. Ces techniques se sont révélées indispensables pour conserver et élargir la clientèle. Grâce aux logiciels d'établissement des prix de revient mis au point par APCI les chemins de fer peuvent indiquer rapidement des prix aux clients.

Systèmes - Les chemins de fer APCI ont été des chefs de file sur le plan de l'élaboration de méthodes et de systèmes pour l'échange de données électroniques avec les chemins de fer et les clients, le repérage des wagons, la constitution des trains et l'information de la clientèle.

Installations de transbordement - Le climat compétitif actuel oblige souvent les transporteurs ferroviaires à offrir d'autres services que le simple transport d'un point à un autre de la voie ferrée. Par conséquent, pour élargir leur clientèle, les chemins de fer APCI ont aménagé des terminals pour le transbordement des

marchandises en vrac entre le chemin de fer et le service de camionnage ainsi que pour l'entreposage des marchandises en attendant leur expédition. Ces installations de transbordement et d'entreposage ont permis aux clients de réduire leurs stocks et d'améliorer leurs services.

7. **Sécurité des opérations.** La sécurité des opérations est une exigence fondamentale pour APCI. Les opérations non sécuritaires augmentent les frais d'exploitation, nuisent au moral des employés et compromettent la crédibilité des chemins de fer auprès des expéditeurs et du public. Pour assurer la sécurité de leurs opérations, les chemins de fer APCI ont pris un certain nombre d'initiatives permanentes. Un plan de démarrage détaillé prévoit les modalités d'exploitation ainsi que l'adoption de règles de sécurité et leur apprentissage, les méthodes de routage, les règles relatives au transport des marchandises dangereuses, les mesures d'urgence et la liaison avec le vendeur. APCI met en place une équipe spéciale pendant la période de transition, avant et après le démarrage, pour assurer la sécurité des opérations de la ligne. De plus, chaque chemin de fer donne à ses employés des cours de formation permanents sur les règles d'exploitation, les mesures d'urgence et la manutention des marchandises dangereuses. Enfin, une équipe d'experts indépendants effectue périodiquement une vérification détaillée de la sécurité du chemin de fer.

La ligne Truro-Sydney

Après avoir décrit les principales caractéristiques de nos transactions, je voudrais maintenant faire quelques observations au sujet de la ligne Truro-Sydney. Il s'agit, bien entendu, de remarques préliminaires que nous pourrions réviser après avoir obtenu des renseignements complémentaires. Jusqu'ici (le 1^{er} février 1992), nous avons reçu des renseignements descriptifs détaillés sur l'état de la propriété ferroviaire. En fait, le CN a préparé l'une des meilleures descriptions de la Ligne que nous ayons obtenues jusqu'ici des vendeurs. Nous avons également effectué une inspection physique de la ligne avec des agents du CN (au cours d'une tempête de neige) et nous avons fait une visite supplémentaire dans la région pour compléter notre étude. A la demande du CN, nous n'avons rencontré aucun des clients pour discuter avec eux du trafic et nous n'avons pas non plus obtenu d'eux des renseignements à ce sujet étant donné que nous devons obtenir l'autorisation préalable du CN.

Nous avons été très satisfaits de constater que la propriété est en bon état et qu'elle dispose de la plupart des installations requises pour l'exploitation d'une ligne de chemin de fer distincte. Le terrain présente de nombreux obstacles, soit beaucoup de virages, beaucoup d'eau et donc beaucoup de ponts dont certains d'une longueur importante. Par conséquent, il faudra faire chaque année de gros frais pour maintenir la ligne dans son état actuel.

Le trafic local (c'est-à-dire le trafic qui commence et se termine sur la ligne) est particulièrement élevé sur cette ligne. C'est une bonne chose étant donné que cela rend le nouveau chemin de fer moins dépendant de la correspondance avec la ligne principale. Cependant, le trafic de la ligne Truro-Sydney est très aléatoire à cause de la mise en valeur de la mine Westray qui concurrence les mines Devco de Sydney et à cause des limitations de la mine de gypse desservie par le chemin de fer. La possibilité d'une diminution du trafic local constitue un facteur de risque important pour cette ligne.

Ce chemin de fer transporte un vaste éventail de marchandises comprenant du charbon, du gypse, de l'acier, de la pâte de papier, du papier, du matériel ferroviaire, du caoutchouc et des produits chimiques. Une dizaine de clients assurent la quasi-totalité de ce trafic. Étant donné cette diversité de la clientèle, le chemin de fer risque moins de dépendre d'une seule marchandise ou d'un seul client. De plus, un grand nombre de ces clients sont des installations très importantes et relativement modernes qui ont fait l'objet de gros investissements de capitaux. Par conséquent, nous nous attendons à ce qu'on continue à les exploiter et à ce qu'elles aient besoin du service ferroviaire pendant de nombreuses années. Naturellement, ces industries ont absolument besoin d'un service de transport de qualité.

D'un autre côté, le trafic sur la Ligne a diminué de plus de 45 p. 100 entre 1986 et 1990. Une partie de ce trafic peut revenir lorsque l'économie reprendra, mais les perspectives de croissance à court terme des nouvelles entreprises de la région desservie par la Ligne semblent limitées. La croissance future de la région dépendra évidemment de la qualité des divers modes de transport ainsi que du maintien d'un réservoir de main-d'oeuvre qualifiée et de l'approvisionnement en énergie à un coût raisonnable. Nous croyons qu'un nouveau service sur courte distance peut contribuer de plusieurs façons à cette croissance. Cependant, je ne suis pas en mesure, pour le moment, d'évaluer ces répercussions avec précision, car je n'ai pas eu l'occasion d'en discuter avec les clients et le CN.

La Ligne dispose d'un personnel très compétent. Au cours de notre brève rencontre, celui-ci a manifesté beaucoup de professionnalisme et une connaissance approfondie de tous les aspects de la propriété ferroviaire. De plus, les localités desservies par la Ligne semblent disposer d'un vaste réservoir de main-d'oeuvre capable d'offrir des services que le CN n'utilise pas actuellement. Par exemple, le CN ne répare pas sur place les locomotives et les wagons qui nécessitent de gros travaux, mais le nouveau chemin de fer devra obtenir ces services localement.

Enfin, les perspectives du succès du nouveau chemin de fer dépendront surtout de la qualité de ses relations avec le CN. Il échangera plus de la moitié de sa clientèle avec le CN et c'est surtout ce dernier qui déterminera les tarifs et le service à destination ou en provenance de Truro. De plus, la quasi-totalité du trafic échangé entre les deux compagnies sera transporté dans du matériel roulant fourni par le CN. Si le CN décidait de consacrer ce matériel à une autre source de trafic plus rentable ou réduisait ses engagements commerciaux envers la Ligne, le nouveau chemin de fer ne pourrait pas faire grand-chose. Toutefois, le CN aurait de nombreuses raisons, selon nous, de continuer à s'intéresser à la Ligne, ne serait-ce qu'à cause des millions de dollars que lui rapportera le trafic en provenance ou à destination de la ligne. D'après ce que j'ai constaté aux États-Unis dans le cas de chemins de fer comparables, l'acheteur et le vendeur deviennent des associés à long terme, chacun faisant ce son mieux pour élargir la clientèle. Si nous sommes choisis comme acheteurs, nous veillerons à établir avec le CN des relations qui se traduiront par ce genre d'association.

Pour conclure, nous savons que la ligne Truro-Sydney comporte des risques sur le plan de la viabilité à long terme. Nous savons que le cabinet d'experts-conseils Peat Marwick Stevenson & Kellogg en est venu à la conclusion, dans son étude de 1989 sur le transport de surface en Nouvelle-Écosse, que la Ligne rentrait tout juste dans ses frais et qu'elle serait abandonnée bien avant le

XXI^e siècle. Il recommandait d'envisager la création d'un service sur courte distance pour pouvoir préserver la Ligne.

APCI ne dispose pas encore de renseignements suffisants pour confirmer ou infirmer les conclusions de Peat Marwick. Cependant, nous sommes d'accord pour dire que la Ligne a davantage de chances d'être maintenue à long terme si elle est exploitée par un chemin de fer sur courte distance d'excellente qualité. C'est ce que nous avons constaté aux États-Unis où les nouveaux chemins de fer ont entraîné une croissance du trafic dans des régions comme l'Oklahoma, le Montana et le Mississippi, qui avaient été pratiquement abandonnées par la grande compagnie ferroviaire d'un autre État qui a vendu ses voies ferrées. Ce succès n'est pas dû au fait que ces nouveaux chemins de fer sont mieux gérés ou disposent de plus d'argent. C'est plutôt parce qu'ils sont établis localement et qu'ils peuvent commercialiser et gérer assidûment leur service. Cela leur permet de développer petit à petit leur clientèle tout en limitant leurs frais.

Nous croyons que la Nouvelle-Écosse offre le même genre de possibilités que celles que nous avons exploitées aux États-Unis. Autrement dit, nous pouvons établir un chemin de fer fort et établi localement qui non seulement évitera de perdre le service ferroviaire, mais qui pourra prospérer à long terme. Si les conditions que nous sommes en mesure d'offrir au CN pour la ligne Truro-Sydney sont celles de le CN juge les plus acceptables et les

plus attrayantes, nous sommes certains de pouvoir établir sur la Ligne un nouveau chemin de fer qui se comparera favorablement aux meilleures lignes sur courte distance des États-Unis et qui deviendra l'un des principaux facteurs de croissance de l'industrie de la région.

Je vous remercie de votre attention et je suis prêt à répondre à vos questions.

APPENDIX TC-9



SERVICE COMPANY, INC.

4040 BROADWAY, SUITE 200

SAN ANTONIO, TEXAS 78209

512/841-7600

FAX 512/841-7629

BRUCE M. FLOHR
PRESIDENT

TESTIMONY BEFORE THE STANDING SENATE COMMITTEE
ON TRANSPORTATION AND COMMUNICATIONS
February 13, 1992

Thank you for allowing me to testify before this Committee of Transportation. I come before you with a background which will hopefully permit the Senate to become better educated in the new movement in railroading, the growth of the feeder railroad industry.

I come before this committee with 27 years of rail experience including 11 years with Southern Pacific Railroad, 2 years with the Federal Railroad Administration, first as Deputy Administrator and then as Acting Administrator, and founded RailTex in 1977. RailTex is a privately-held company with approximately 100 stockholders. The company has \$45 million in assets, 1991 revenues of approximately \$28 million, and after-tax profits of about \$1.8 million. Our debt-to-equity ratio is 0.721, with long-term debt of approximately \$13 million. We consider RailTex to be a financially strong company.

Currently, RailTex has 17 different railroads which we are operating. The most recent was begun on February 9, 1992 with a new operation near Dallas, TX. Of the railroads we operate, 11 are owned by RailTex, 4 are lease transactions, and 2 are operating contracts where the owner is a municipality. In addition, on January 13, 1992, RailTex received approval from the Ontario Municipal Board (OMB) for us to begin operation on a Canadian National line running from Stratford, Ontario to Goderich, Ontario with a branch to Exeter and Centralia, Ontario. We plan to begin operation of that line on April 3, 1992 under the name Goderich & Exeter Railroad. That transaction is a purchase. Our other railroads are diversified throughout the United States with one being in San Diego, California, one in New Mexico, four in Texas, and one each in Kansas, Michigan and Louisiana. In addition we have railroads in Virginia, North Carolina, South Carolina, Georgia, and Alabama. Our railroad in San Diego, California operates over 50 miles of trackage in the country of Mexico. In that operation, the tracks are owned and maintained by the Mexican Railway System, with American crews operating the trains in this 50 mile segment. With our pending Canadian startup, we will have a U. S. citizen as the General Manager. It is RailTex policy to place one of our experienced General Managers on a new startup. All other employees for the Goderich & Exeter Railroad will be hired locally. They will all be Canadian citizens. Funding for that transaction will be through a Canadian Bank. RailTex has received several industry recognition awards - Golden Spike Award (1988-1989), Railroad Productivity Foundation Award (1988), Entrepreneur of the Year (1989), and Inc. 500 Magazine fastest growing privately-owned companies in the United States (1989, 1990, and 1991), and the Golden Freight Car Award (1991).

The acquisition strategy of RailTex is to diversify our holdings. First, we want to diversify by regions of the country. Therefore, if any one single region has an economic downturn, it will not cause an overall collapse of our corporation. With the current economic recession facing both our countries, this has proven to be an extremely wise strategy. Secondly, we diversify by commodity. We seek to have no more than 20% of our total revenue in any one single commodity. When you aggregate our carloadings among all our railroads, in 1991, pulpwood and woodchips were our largest single commodity, but did not constitute more than 11% of our total carloadings. Scrap iron and chemicals were each about 9% of our carloadings. A traditional railroad commodity, coal, constituted only 3% of our carloadings. We also seek to diversify by the railroads with which we connect. Generally, we prefer properties under 200 miles in length. RailTex has not been involved in any abandonments on any of our 17 lines with the exception of approximately $\frac{1}{4}$ mile of track on our South Carolina Central Railroad. We do not buy railroads to run them down and later abandon the properties.

Now to a little of my personal background. I began my railroad career in 1965 with Southern Pacific Railroad beginning in their management training program. Over the next 11 years I progressed through the managerial ranks of that company, last being a Division Superintendent of their San Antonio Division, headquartered in San Antonio, TX. This Division had 800 miles of main line and 700 miles of branch line serving from El Paso, TX on the west to Dallas and Fort Worth, TX on the north, and Houston, TX to the east. In 1975 I resigned from Southern Pacific to become the Deputy Administrator (number 2 person) with the Federal Railroad Administration (FRA) in Washington, D.C. This is the government agency in the United States that oversees railroad safety issues. Also, that agency handles the flow of federal funds to support the railroad industry. In January, 1977, I became the Acting Administrator of that agency (the number 1 person). In July, 1977 I resigned to form RailTex. Originally, RailTex was a railroad car leasing company. In 1984 we acquired our first railroad, the San Diego operation, with our second railroad in 1986, three in 1987, and our growth to 17 today. In 1989, we decided to sell our railcar leasing division so that we could concentrate solely on railroad operations. RailTex is also very actively involved in governmental issues, being an active member of the American Short Line Railroad Association, and founding member of Regional Railroads of America. Regional Railroads of America is pro-active in the changing of federal laws to develop more equality in the treatment of the rail mode as compared to other shipping modes, specifically the trucking industry. Currently I am Chairman of Regional Railroads of America. Therefore, I come before the Senate bringing an extensive amount of experience in the operations of large railroads, small railroads, governmental involvement in the railroad industry, and specifically providing to you my thoughts on the completion of our first acquisition in Canada.

Please note that I have always used the terminology "feeder railroad" rather than short line railroad. This is because we are just as wide as our "big brothers" but only shorter in distance. However, the term "feeder" connotes a

partnership between the large railroad and the smaller carrier. In all cases, we have found that our relationship with the large railroad connection to be a working partnership. Currently, RailTex has acquired 6 railroads from CSX, 3 railroads from Norfolk Southern, 5 from Union Pacific, 1 railroad from Central Michigan, 2 former Southern Pacific lines from transit agencies, and lastly, we have our one pending transaction with Canadian National. Why has there been such a movement towards the disposal of lines by the larger carriers? Over the last 7 years there has been a very active movement in the United States by large railroads transferring operation of branch lines to local operators, such as RailTex. These transactions are being structured as (1) sales, (2) leases with purchase options, (3) leases (usually with capital expenditure commitments), and (4) contract operations. RailTex believes the same movement is beginning in Canada. Reasons for this transfer of branch line operations are several:

1. Downsizing for Profitability - a local operator usually can operate trains with smaller-size crews due to the local nature of the work, at slower speeds, and with more personal involvement of locally-based employees. The job content and work conditions are significantly different than those of the selling railroad. Pay rates for employees are customarily at prevailing local wage levels, but augmented by a profit sharing bonus.
2. Increasing Business - A locally-based company, whose entire business is dependent upon local originating/terminating traffic, has great incentive to increase traffic. The large railroads seem to be focusing their sale efforts on major customers for long distance movements. Local railroads have proven they can find new business, both local intra-railroad hauls and long distance hauls. The shipper becomes the real beneficiary by switching from truck back to rail because the cost of rail shipment is much lower than truck.
3. Improving Return on Investment - The large railroads are finding they can significantly improve the return on their invested dollars by focusing expenditures on their main line, heavily-utilized routes, rather than spending large amounts on branch lines where there may be only one train a day.
4. Management Focus - Large railroads acknowledge a high portion of management's time is devoted to branch line issue where the carload activity is minimal. By turning over management issues to a local operator, the large railroad management can focus on main line issues.
5. Improved Car Utilization - In most situations, the local operator will increase the frequency of service when compared with that of the previous operator. Often this means daily service instead of tri-weekly service. As a result, a railcar

moves more quickly to and from the shipper with a car spotted in one day and out the next instead of an additional day's delay. On several of our railroads we spot and pull the car the same day. More frequent service means increased railcar utilization.

6. Avoid Abandonment - With a lower cost basis of operation combined with local management, a marginal line has one last chance for survival before abandonment occurs.

Formation of more feeder railroads will become an important part of the evolution of railroads in Canada. We believe the Goderich and Exeter line in Ontario is the first of many new railroads as the larger railroads concentrate their management and investment focus on main line routes. In many cases, the feeder railroad may be the last chance for survival of many branch lines already facing abandonment. In fact, I met with Canadian National personnel and shippers in Toronto on January 23, 1992 specifically to discuss the fate the Canadian National line operating from Stratford, Ontario north to Owens Sound. This line was approved for abandonment five years ago. However, it has been operating under a subsidy since that time. RailTex, in partnership with several shippers along and near the line, is formulating a proposal that would permit the railroad to continue to operate without a subsidy. This is a good example of a last chance for an existing line to stay alive before the only other alternative becomes reality, that of physical abandonment with tearing up of the track. In fact, a part of our plan would be to rebuild a portion of the line to connect with the Bruce Energy Center near Kincardine. The feeder railroad movement is very comparable to the development of the commuter airline industry. Large air carriers function best over heavily used, long-haul routes. Local commuter airlines, with smaller planes and localized personal service, better serve the remote customers.

By changing job content as compared to that of the selling railroad, we find that the shipper suddenly has before him a significantly better quality of service. On RailTex railroads, the local General Manager has full authority on employment, pricing, service levels, and local buying decisions. As a result, a local General Manager on our Goderich to Exeter line will have full authority to negotiate freight rates on movements without coming to headquarters for approval. A similar situation exists for local buying. In fact, we will be buying over 200,000 gallons of diesel fuel each year on our Goderich-Exeter line from local vendors on the line whereas Canadian National was purchasing their fuel under larger system-wide contracts. This is one more way to identify us with the local community. Our offices will be located on the line, initially with the headquarters at Goderich in the old Canadian National Depot, which we are buying from CN. All employees will have business cards and are expected to look for new business opportunities.

What is the reaction of shippers to the new company operating the railroad? The first example I will use is our experience with our San Diego Railroad operation. We began that operation in 1984. The previous year the railroad had

about 1,600 carloads of business. By 1989, we had built that traffic up to slightly over 6,000 carloads of traffic. In 1992 we are going to show an additional significant increase in traffic above this 6,000 carload level. Our second railroad, our Austin & Northwestern Railroad, has a similar increase in traffic volume. We began that railroad in 1986, with a past year history of only 2,700 carloads. By 1990 we had built that traffic volume up to 9,791 cars. This increase in business was during the time when the Texas economy was severely depressed. Why did the traffic increase on these two railroads? We believe the reason was because we provided a transportation product that the customer found attractive to use. In many cases, when we walked into the office of a potential new customer, the reaction was one of, "This is the first time someone from a railroad has come to visit us in over 5 years." Remember my earlier comments about local operators seeming to do a better job of going out into the field and finding new business opportunities. This is exactly the case with our properties. Another example has been the way RailTex has reacted to the current recession. In July, 1990, when we saw the first signs of a pending recession, we had a decision to make on how to react. Our reaction was to double the size of our sales force from 5 full time sales people to 10 positions. Since that time, we have increased the number of sales people to 12. All but one of these people are in the field, physically located on our railroads. Although we are in a recession in the United States, carloadings for RailTex for December, 1991 were ahead of December 1990 by 14%. This comparison covers only those railroads that were operational in 1990. We have demonstrated by the vote of shippers that we provide a product that the shippers will use. In fact, if there is a single criticism I have on the way larger railroads operate their business, the criticism would be directed to the failure of the large railroads to go out and do a more active selling job to bring customers back to using rail.

There is another RailTex example of how a local railroad tailors service to meet a customer's needs. Our South Carolina Central Railroad (SCC) now operates a 6 car daily shuttle train, over a 14 mile route, carrying steel angle iron from a steel mill to a roof truss manufacturing plant. This service replaced 35 truck trips a day, saving the shipper in direct haulage cost, reduced plant congestion at each end of the move, and made them a better neighbor by taking trucks off the highway. SCC won the prestigious Golden Freight Car award in 1991 for this new service. We believe the greatest area of growth potential in our industry is the "short haul" market, an area shunned by the big railroads. Again, the shipper is the real winner, but so is the general public because highway congestion is eased and safety is improved.

However, let's not look solely at the results of RailTex. The Interstate Commerce Commission, the United States federal government agency that handles the approval of the sale or abandonment of rail lines in the United States, commissioned a study in 1989 to investigate the results when lines were transferred from a large carrier to a small operator. 52% of the shippers found that service levels improved and 42% felt the service levels stayed the same. As far as rates were concerned, 28% showed an improvement in rates and 60% indicated that the rate levels stayed the same. There were 382 respondents. Throughout the survey, statements were made that the larger shippers saw no basic change in

either service levels or rates. However, the smaller shippers were the ones that noted the significant improvement in both service and pricing.

With all of my positive comments, I do not want to mislead this group that there have not been failures in the feeder railroad industry. There have been failures, and there will continue to be failures, as in all businesses. Some of our fellow feeder railroad operators have failed because there has been a significant loss in the base level of traffic on the line. Generally, this loss of business occurred totally outside of the control of the operating carrier. As an example, the major manufacturing plant on the line may have closed through no fault of the railroad. With the largest shipper on the line no longer in business, the line is doomed for failure. Another major cause of failure was the original structuring of the transaction. In several cases, we believe that the purchase price was significantly excessive for the volume of traffic that was on the line. The new operator simply paid too much money for the property. Ultimately, the debt load forced the carrier into bankruptcy. Generally, in these cases where the purchase price was excessive, the railroad has remained in operation, but under some kind of a new debt structure that is more realistic, given the base level of business. A third area where some railroads have failed is due solely to the problem of poor management. This generally happens in the beginning with the development of an unrealistic business plan. Later, when the railroad begins operation, the business plan cannot be followed. A fourth reason for failures can come because of unrealistic attention to track maintenance issues. Trains can often operate over track for several years before major dollars must be committed to track maintenance and repair. However, this deferred maintenance becomes more expensive to correct the longer the line is allowed to deteriorate. There have been cases where companies have delayed in making track repairs, therefore showing very high profits. Only later do they suddenly realize that there are major maintenance costs facing the carrier. These costs cannot be covered through current earnings, causing the business to fail. In a few situations, another reason for failure was that overhead traffic originally handled by the line was diverted to other routes. Therefore the new railroad could not enjoy some of the traffic they thought was going to be part of their base level of business. Lastly, we have seen failures in situations where local groups have purchased the property. Generally these groups are more interested in railroading as a hobby rather than as a business. Their pursuit of their hobby often gets in the way of making tough management decisions. Therefore, it is only a question of time before the railroad must be restructured.

Underlying all of these failures is the importance of selling the railroad to a proven, responsible operator. Literally, the "track record" becomes the best method to project the probability of a particular candidate to operate a new line in a successful manner. In selecting the new operator, the selling railroad must look at the experience level, the financial stability, the "deep pockets" of the prospective buyer, and the management skills that the new buyer will bring to the transaction. Regrettably, there are not a large number of companies that have all of these attributes to bring to a new transaction. Hopefully, as the feeder railroad industry grows, the number of qualified operators will grow.

Next, let me present to you some of my opinions about the ability of Canada to nurture and support the growth of the feeder railroad industry. These comments have been developed specifically because of the experience of RailTex in our Ontario transaction. RailTex signed our Purchase Agreement with Canadian National in October, 1990. The next step was to petition the National Transportation Agency (NTA) here in Ottawa for review and hopeful approval of the process. That approval was obtained in August, 1991 within a six month time frame that NTA has established for this type of transaction. The process was smooth and handled in a professional manner. The involvement of the Province of Ontario was an entirely different situation. First, let me compare the Canadian process to the United States process. In the United States, approval for the sale of a line is under the sole jurisdiction of the Interstate Commerce Commission (ICC). Once the ICC has approved the transaction, the new railroad can immediately begin operation. The individual state where the new line is located does not have any voice in the change in ownership of the line. This is very different than Canada. Secondly, in the United States, once a line is sold to a new operator, the Federal Government, through the Federal Railroad Administration (my former agency) still maintains full authority on issues of safety.

In Canada, you have chosen to allow the Province to have sole jurisdiction on all issues (including safety) if the railroad operates within the Province. With this background, I now give the comment as to how our transaction flowed through the Province of Ontario. It is my personal belief that the government agencies within Ontario took no action to review our proposal until after the NTA approval was given, even though they were notified of the sale in October, 1990. We had hoped they would initiate their own review process "in parallel" with the NTA review. This did not occur. As a result, there was significant additional delay prior to our receiving our certificate of approval on January 13, 1992. Hopefully, as the process continues here with the Nova Scotia transaction, the approval process at the provincial level will move in parallel with the NTA approval process.

In the Ontario approval process, much time was ultimately devoted by the province to address the area of safety regulations. Ontario does not have any safety regulations or compliance function specifically addressed to railroads. To resolve this problem, and to eliminate the need to "Re-invent the wheel", our Goderich & Exeter Railroad agreed that we would abide by the federal safety regulations that cover railroad operations. Therefore, in our Certificate of Operation, we have agreed to comply with some 48 different federal safety regulations. It is our understanding Ontario will contract with federal inspectors to come in and conduct periodic inspections to insure compliance with the safety regulations. Again, may I repeat that in the United States, safety jurisdictional areas stay with the federal officials. In the OMB Settlement Conference that occurred in Seaforth, Ontario on December 20, 1991, there were a number of individuals testifying on their concern on safety issues. In most cases, they were not aware that there are a significant number of safety regulations already in place, and they were not aware that the federal government was doing an extensive job of insuring compliance with these safety regulations. We as an industry, and as government employees, need to do a better job of assuring the general public that their safety concerns have been addressed.

The other area of concern by the public, brought up in the Settlement Conference on our Ontario situation, addressed the issue of funding for joint participation projects, such as upgrading the warning signals at a railroad/highway grade crossing, or the building of an underpass for a new highway where it crosses the railroad tracks. The County of Huron, where Goderich is located on our new railroad, has a major concern as to the source of funding for these joint interface projects. In the past, federal dollars flowed to the Provinces to pay over 80% of the cost of these improvements. Now, with the new Goderich & Exeter Railroad being entirely within the Province of Ontario, it was the concern of the citizens that they would be losing federal dollars to go towards these projects. This is a problem that the Senate needs to recognize. Also, there is concern on the handling of abandonment situations should the new operator ultimately be faced with the potential of going out of business. There is federal methodology in Canada, but it may not be recognized on a Provincial basis.

Lastly, I wish to comment about our relationships with Canadian National in the process of acquiring our first line in Canada. RailTex has had experience with a number of large railroads as we have acquired our 17 properties. The Canadian National individuals have handled their transaction with us in a totally professional manner. I will be the first to admit that they are not always the easiest to deal with because they have very basic beliefs as to the value of the property, and clearly they have a responsibility to make the best transaction possible from their side of the business table. Our deal was completed in an extremely professional and responsible manner. RailTex would not be bidding on the Nova Scotia package if we did not feel that Canadian National was handling these transactions in the most professional manner possible. We have many other opportunities before us to acquire other lines which give us the luxury of picking and choosing with whom we wish to do business. I am pleased to make this public statement that Canadian National has been an extremely responsible party in handling what we hope will be a large number of transactions here in Canada.

The feeder railroad movement is here, it is growing, and hopefully my testimony has indicated to you that the real winners in the process are the shippers along the lines. No longer will each shipper have the fear of potential abandonment. Also, that shipper will no longer have to deal with some foreign entity located in an office a great distance from the property. The shipper will enjoy improved, efficient rail service.

ANNEXE TC-9

**TÉMOIGNAGE DEVANT LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT
DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS
13 février 1992**

Je vous remercie de me permettre de témoigner devant le comité des transports. Mes antécédents permettront au Sénat, du moins je l'espère, de se familiariser avec la nouvelle tendance qui se dessine dans l'exploitation des chemins de fer, à savoir la croissance des lignes d'apport.

J'apporte à mon témoignage 27 ans d'expérience dans les chemins de fer, dont 11 ans au Southern Pacific Railroad, 2 ans au Federal Railroad Administration, d'abord à titre de sous-administrateur puis d'administrateur, et enfin comme fondateur de RailTex en 1977. RailTex est une société privée qui compte environ 100 actionnaires. La société possède 45 millions d'actifs. Ses recettes en 1991 s'élevaient à environ 28 millions de dollars et les profits après impôt à environ 1,8 million de dollars. Notre ratio d'endettement est de 0,721, ce qui représente une dette à long terme d'environ 13 millions de dollars. Nous estimons que RailTex est une société financièrement solide.

Actuellement, RailTex possède et exploite 17 différentes lignes de chemin de fer. La ligne la plus récente a été ouverte le 9 février 1992, près de Dallas au Texas. Des lignes de chemin de fer que nous exploitons, 11 appartiennent à RailTex, 4 sont des locations et 2 représentent des contrats d'exploitation, le propriétaire étant une municipalité. D'autre part, le 13 janvier 1992, RailTex a reçu l'autorisation de la Commission des affaires municipales de l'Ontario de commencer l'exploitation d'une ligne du Canadien National allant de Stratford en Ontario à Goderich également en Ontario, avec des correspondances à Exeter et à Centralia. Nous avons l'intention de commencer l'exploitation de cette ligne le 3 avril 1992 sous le nom de Goderich & Exeter Railroad. Cette opération constitue un achat. Nos autres entreprises ferroviaires sont diversifiées dans l'ensemble des États-Unis, une ligne à San Diego en Californie, une ligne au Nouveau-Mexique, quatre au Texas et une au Kansas, au Michigan et en Louisiane. D'autre part, nous avons des lignes de chemin de fer en Virginie, en Caroline du Nord, en Caroline du Sud, en Georgie et en Alabama. Notre ligne de San Diego en Californie exploite plus de 50 miles du réseau ferroviaire du Mexique. Les voies appartiennent au Réseau de chemins de fer mexicain qui les entretient, et les équipes américaines exploitent les trains dans ce segment de 50 miles. Pour notre nouvelle entreprise canadienne, notre directeur général sera un citoyen américain. La politique de RailTex est de placer un de nos directeurs généraux d'expérience dans de nouvelles entreprises. Tous les autres employés de la Goderich & Exeter Railroad seront engagés localement. Ce seront tous des

Canadiens. C'est une banque canadienne qui finance cette opération. RailTex a reçu plusieurs prix de l'industrie - le Golden Spike Award (1988-1989), le Railroad Productivity Foundation Award (1988), Entrepreneur of the Year (1989) et le prix de l'entreprise privée ayant la croissance la plus rapide aux États-Unis du Inc. 500 Magazine (1989, 1990 et 1991) ainsi que le Golden Freight Car Award (1991).

La stratégie d'acquisition de RailTex consiste à diversifier ses avoirs. Premièrement, nous souhaitons nous diversifier dans les régions du pays afin que si une région particulière connaît des difficultés économiques, cela n'entraînera pas la chute de notre société. Compte tenu de la récession actuelle dans nos deux pays, cette stratégie s'est révélée extrêmement sage. Deuxièmement, nous nous diversifions par produit. Nous essayons de faire en sorte qu'un produit particulier ne représente pas plus que 20 p. 100 du total de nos revenus. En 1991, pour l'ensemble de nos chargements sur toutes nos lignes de chemin de fer, le bois à pâte et les copeaux ont représenté les produits les plus importants, mais sans pour autant constituer plus de 11 p. 100 de l'ensemble. Les déchets de fer et les produits chimiques représentaient chacun environ 9 p. 100 des chargements. Le produit traditionnel des chemins de fer, le charbon, ne constituait que 3 p. 100 de notre chargement. Nous cherchons également à nous diversifier selon les lignes de chemin de fer avec lesquelles nous sommes raccordées. En général, nous préférons les lignes ayant moins de 200 miles de longueur. RailTex n'a abandonné aucune des parties de ses 17 lignes, à l'exception d'un demi-mile du South Carolina Central Railroad. Nous n'achetons pas de lignes de chemin de fer pour mal les exploiter et finir par les abandonner.

J'aimerais maintenant parler de mes antécédents personnels. J'ai commencé ma carrière dans les chemins de fer en 1965 au Southern Pacific Railroad, en entrant dans le programme de formation de gestion. Dans les 11 années qui ont suivi, j'ai grimpé les divers échelons de cette compagnie, pour finir comme surintendant de division de la Division de San Antonio, dont le siège social se trouve à San Antonio, au Texas. Cette division comprend 800 miles de ligne principale et 700 miles de lignes secondaires desservant au Texas El Paso vers l'ouest, Dallas et Fort Worth vers le nord et Houston vers le sud. En 1975, j'ai donné ma démission à Southern Pacific pour devenir sous-administrateur (numéro 2) de la Federal Railroad Administration (FRA) à Washington. Il s'agit de l'agence gouvernementale américaine qui surveille toutes les questions de sécurité des chemins de fer. Cet organisme s'occupe également de l'attribution des fonds fédéraux à l'appui de l'industrie ferroviaire. En janvier 1977, je suis devenu administrateur de cette agence (le numéro 1). En juillet 1977, j'ai donné ma démission pour créer RailTex. À l'origine, RailTex était une compagnie de

location de wagons. En 1984, nous avons acheté notre première ligne, celle de San Diego, puis notre deuxième ligne en 1986, trois en 1987 et nous comptons actuellement 17 lignes. En 1989, nous avons décidé de vendre notre division de location de wagons afin de nous concentrer uniquement sur l'exploitation des lignes. RailTex s'intéresse également très activement aux questions gouvernementales et est un membre actif de la American Short Line Railroad Association et membre fondateur de la Regional Railroads of America. Celle-ci cherche activement à modifier les lois fédérales afin d'assurer une plus grande égalité de traitement du mode ferroviaire par rapport aux autres modes d'expédition, en particulier le camionnage. Actuellement, je suis président de la Regional Railroads of America. Par conséquent, mon témoignage s'appuie sur une très grande expérience de l'exploitation des chemins de fer, petits et grands, d'une participation gouvernementale à l'industrie ferroviaire. J'aimerais plus particulièrement vous faire part de mes réflexions sur notre première acquisition au Canada.

J'aimerais souligner que j'ai toujours utilisé le terme «chemin de fer d'apport» plutôt que chemin de fer sur courtes distances. Ceci pour la bonne raison que nous sommes aussi importants que nos «grands frères» mais que nous fonctionnons sur des distances plus courtes. Cependant, le terme «d'apport» laisse supposer un partenariat entre la grande ligne de chemin de fer et le petit transporteur. Dans tous les cas, nous avons trouvé que notre relation avec la compagnie de chemin de fer plus importante a été une association de travail fructueuse. Actuellement, RailTex a acquis 6 lignes de CSX, 3 de Norfolk Southern, 5 de Union Pacific, une de Central Michigan, deux anciennes lignes de Southern Pacific d'agences de transit et finalement, cette opération en instance avec le Canadien National. Pourquoi cette tendance vers l'aliénation de lignes par les grands transporteurs? Depuis 7 ans, on a constaté aux États-Unis une tendance très marquée des grandes compagnies de chemin de fer à transférer l'exploitation des lignes secondaires aux exploitants locaux, comme RailTex. Ces opérations sont (1) des ventes, (2) des locations avec option d'achat, (3) des locations (qui prévoient en général des dépenses d'immobilisation) et (4) des contrats. RailTex croit que cette même tendance ce fait jour au Canada. Il existe plusieurs raisons pour expliquer cette tendance vers un transfert de l'exploitation des lignes secondaires.

1. La rentabilité par la réduction - un exploitant local peut normalement exploiter des trains avec de plus petites équipes, compte tenu de la nature locale du travail, des vitesses moins grandes et d'une plus grande participation personnelle des employés locaux. Les emplois et les conditions de travail sont nettement

différents que ceux de la compagnie cédante. Les salaires des employés se situent d'habitude au niveau des salaires locaux prévalants, augmentés d'une prime de partage des profits.

2. **Accroissement du volume** - une compagnie locale, qui dépend entièrement du trafic local d'origine et de destination, a toutes les raisons de vouloir accroître le trafic. Les grandes compagnies de chemin de fer semblent concentrer leurs efforts commerciaux sur les gros clients pour lesquels il faut parcourir de longues distances. Les compagnies de chemin de fer locales ont prouvé qu'elles pouvaient trouver de nouveaux débouchés, tant pour les déplacements locaux entre lignes que sur de longues distances. L'expéditeur devient le bénéficiaire réel en passant du camion au chemin de fer puisque le coût d'expédition par chemin de fer est inférieur à celui du camionnage.
3. **Amélioration du rendement** - Les grandes compagnies de chemin de fer se rendent compte qu'elles peuvent améliorer nettement leur rendement en concentrant les dépenses sur leur ligne principale, les itinéraires les plus utilisés, plutôt que de dépenser des montants importants sur des lignes secondaires où ne passe parfois qu'un seul train par jour.
4. **Importance de la gestion** - Les grandes compagnies reconnaissent qu'une grande partie du temps de gestion est consacrée aux lignes secondaires où l'activité est minimale. En transférant le fardeau de la gestion à l'exploitant local, la direction des grandes compagnies peut faire porter ses efforts sur la ligne principale.
5. **Amélioration de l'utilisation des trains** - Dans la plupart des cas, l'exploitant local augmentera la fréquence du service par rapport à celui de l'exploitant préalable. Cela signifie souvent un service quotidien plutôt qu'un service trois fois par semaine. C'est ainsi que le train se déplace plus rapidement, l'expéditeur pouvant charger un train un jour et l'expédier le lendemain, au lieu d'avoir une journée de

retard supplémentaire. Sur plusieurs de nos lignes, nous chargeons et renvoyons le train le même jour. En accroissant la fréquence du service, nous permettons l'utilisation accrue des trains.

6. Abandon des lignes évité - Grâce à une exploitation à moindre coût et à une gestion locale, la ligne marginale a une dernière possibilité de survie avant d'être abandonnée.

La création d'un plus grand nombre de lignes d'apport deviendra un élément important de l'évolution des chemins de fer au Canada. Nous pensons que la ligne Goderich & Exeter en Ontario est la première d'un grand nombre de nouvelles lignes à mesure que les grandes compagnies concentreront leur gestion et leur investissement sur les lignes principales. Dans bien des cas, la ligne d'apport pourra être la dernière chance de survie de nombreuses lignes secondaires dont on envisage déjà l'abandon. En fait, j'ai rencontré le personnel du Canadien National et des expéditeurs de Toronto le 23 janvier 1992 précisément pour parler de la ligne du Canadien National qui va de Stratford à Owen Sound. L'abandon de cette ligne a été approuvé il y a 5 ans. Mais elle est exploitée depuis lors grâce à une subvention. RailTex, en partenariat avec plusieurs expéditeurs le long de cette ligne, formule actuellement une proposition qui permettrait à la ligne de continuer d'être exploitée sans subvention. Voilà un bon exemple d'une ligne à qui l'on donne la possibilité de survivre avant d'en arriver à l'alternative, c'est-à-dire l'abandon physique et le démantèlement des voies. En fait, notre plan consisterait en partie à reconstruire une portion de la ligne afin de la raccorder au Bruce Energy Center, près de Kincardine. Cette tendance vers les lignes d'apport se compare au développement de l'industrie des lignes aériennes d'appoint. Les grands transporteurs aériens fonctionnent au mieux sur les routes très achalandées et sur de longues distances. Les compagnies locales, qui possèdent des avions plus petits et utilisent un personnel local, répondent mieux aux besoins des passagers éloignés.

En changeant la teneur des emplois par rapport à ceux de la compagnie cédante, nous découvrons que l'expéditeur se retrouve soudain avec un niveau de service de bien meilleure qualité. Dans les chemins de fer RailTex, le directeur général local a pleine autorité sur l'emploi, les prix, les niveaux de service et les décisions concernant les achats locaux. C'est ainsi que le directeur général local de notre ligne Goderich à Exeter aura l'entière responsabilité de négocier les tarifs de marchandises sans avoir à demander l'autorisation du siège social. Il en est de même pour les achats locaux. En fait, nous achèterons plus de 200 000 gallons de diesel chaque année pour notre ligne Goderich-Exeter de

vendeurs locaux le long de la ligne alors que le Canadien National achetait son carburant en vertu de contrats plus importants à l'échelle du réseau. C'est une façon de nous identifier à la communauté locale. Nos bureaux seront situés le long de la ligne. Au départ, le siège social se trouvera à Goderich dans l'ancien dépôt du Canadien National que nous achetons du CN. Tous les employés auront des cartes d'affaires et nous attendons d'eux qu'ils recherchent des nouveaux débouchés.

Quelle est la réaction des expéditeurs à cette nouvelle compagnie? Je répondrai en prenant un premier exemple, à savoir notre expérience avec l'exploitation du San Diego Railroad. Cette exploitation a commencé en 1984. L'année précédente, le chiffre d'affaires de l'entreprise représentait environ 1 600 chargements. En 1989, nous étions passés à plus de 6 000 chargements. En 1992, nous aurons dépassé ce niveau de plus de 6 000 chargements. Le volume de marchandises transporté par notre seconde ligne, celle de Austin & Northwestern Railroad, a également augmenté de la même façon. Nous avons commencé l'exploitation de cette ligne en 1986, date à laquelle elle ne comptait que 2 700 chargements. En 1990, le volume était passé à 9 791 chargements. Cette augmentation de l'activité est intervenue au moment où l'économie du Texas connaissait de graves difficultés. Pourquoi le trafic a-t-il augmenté sur ces deux lignes? Nous pensons que la raison tient au fait que nous offrons un produit que le client juge intéressant. Dans bien des cas, lorsque nous entrons dans le bureau d'un nouveau client potentiel, la réaction était la suivante : «C'est la première fois qu'un représentant d'une compagnie de chemin de fer vient nous voir depuis cinq ans.» Rappelez-vous mes premières observations sur les exploitants locaux qui semblent être bien meilleur à trouver de nouveaux débouchés. C'est exactement le cas de nos compagnies. L'autre exemple est la façon dont RailTex a réagi à la récession actuelle. En juillet 1990, lorsque nous avons vu les premiers signes d'une récession, nous avons dû décider de la façon dont nous réagirions. Cette réaction a consisté de doubler la taille de notre effectif de vente, c'est-à-dire que nous sommes passés de cinq à dix postes de vendeur. Depuis lors, nous avons augmenté ce nombre à douze. Tous ces gens sauf un travaillent sur le terrain, et sont basés sur nos lignes. Bien que les États-Unis soient en récession, les chargements de RailTex pour décembre 1991 étaient supérieurs de 14 p. 100 à ceux de décembre 1990. Cette comparaison ne s'applique qu'aux lignes qui étaient en exploitation en 1990. Nous avons fait la preuve, selon les expéditeurs, que nous offrons un produit que les expéditeurs utilisent. En fait, s'il y a une seule critique que je pourrais faire sur l'exploitation des grandes compagnies, ce serait leur incapacité à essayer plus activement de ramener les clients au chemin de fer.

Je donnerai encore un autre exemple de la façon dont les compagnies locales créent un service qui répond aux besoins du client. Notre South Carolina Central Railroad (SCC) exploite actuellement une navette quotidienne de 6 voitures sur une route de 14 miles, transportant des cornières en acier d'une aciérie à une usine de fabrication de poutrelles. Ce service a remplacé 35 voyages par camion par jour, économisant à l'expéditeur le coût du transport direct, et réduisant l'encombrement à chaque usine tout en faisant de l'expéditeur un meilleur voisin en retirant les camions de l'autoroute. SCC a gagné le prestigieux prix Golden Freight Car en 1991 pour ce nouveau service. Nous pensons que le principal secteur de croissance potentielle de notre industrie est le marché des déplacements courts, un secteur méprisé par les grandes compagnies. Là encore, l'expéditeur est le vrai gagnant, mais le public y gagne aussi puisque les routes sont décongestionnées et la sécurité améliorée.

Mais ne nous contentons pas de regarder les résultats de RailTex. La Interstate Commerce Commission, l'agence du gouvernement fédéral des États-Unis qui s'occupe de l'autorisation de la vente ou de l'abandon des lignes de chemin de fer aux États-Unis, a commandé une étude en 1989 visant à examiner les résultats du transfert des lignes d'un grand transporteur à un petit exploitant. Cinquante-deux p. 100 des expéditeurs ont trouvé que le niveau de service s'était amélioré et 42 p. 100 ont estimé qu'il était resté le même. En ce qui concerne les tarifs, 28 p. 100 ont indiqué une amélioration des tarifs et 60 p. 100 ont dit que les niveaux étaient restés les mêmes. Il y avait 382 répondants. Pour l'ensemble du sondage, les réponses ont montré que les principaux expéditeurs n'ont pas constaté de changements fondamentaux des niveaux de service et des tarifs. Mais les petits expéditeurs ont été ceux qui ont souligné une amélioration importante du service et des prix.

Avec tous ces commentaires positifs, je ne voudrais pas vous induire en erreur et vous laisser penser que l'industrie des lignes d'apport n'a pas connu d'échec. Il y a eu des échecs et il continuera d'y en avoir comme dans toute entreprise. Certains de nos concurrents ont connu des échecs car il y a eu des pertes importantes du niveau de transport de marchandises sur la ligne. En général, ces pertes se sont produites sans que le transporteur puisse y faire quoi que ce soit. Par exemple, une grande usine de transformation sur la ligne de chemin de fer peut avoir fermé sans que la compagnie puisse y faire quelque chose. Si le principal expéditeur de la ligne n'est plus en affaires, la ligne ne peut que faire faillite. L'autre grande cause d'échec a été la structure originale de l'opération. Dans plusieurs cas, nous pensons que le prix d'achat a été nettement excessif pour le volume de transport de la ligne. Le nouvel exploitant a simplement payé trop cher. Finalement, le fardeau de la dette l'a forcé à la faillite. En général, dans les cas où le prix d'achat a été excessif,

la compagnie est restée en exploitation mais avec une nouvelle structure de dette réaliste par rapport au niveau d'activité. Certaines compagnies ont également échoué uniquement en raison de leur mauvaise gestion. Cela se produit généralement au début, avec l'élaboration d'un plan d'entreprise irréaliste. Plus tard, lorsque la compagnie commence son exploitation, le plan d'entreprise ne peut être suivi. Une quatrième raison d'échec peut être attribuable à la façon irréaliste dont on s'occupe de l'entretien des voies. Il est possible que les trains utilisent des voies pendant plusieurs années avant qu'il ne soit nécessaire d'engager des fonds pour l'entretien et la réparation. Cependant, ce report de l'entretien devient plus onéreux à corriger si l'on attend trop longtemps et que la ligne se détériore. On a vu des cas où les compagnies ont déferé les réparations des voies, faisant par conséquent des très grands profits. Ce n'est que plus tard qu'elles se rendent compte soudain qu'il faut faire face à des coûts d'entretien très importants. Ces coûts ne peuvent être couverts par les gains courants, ce qui entraîne la chute de l'entreprise. Dans quelques cas, l'échec tient au fait que le volume général de marchandises transporté par la ligne a été détourné vers d'autres modes de transport. Par conséquent, la nouvelle compagnie de chemin de fer perd une partie du volume de marchandises qu'elle espérait inclure dans ses activités de base. Finalement, certains échecs surviennent lorsque des groupes locaux achètent une compagnie ferroviaire. En général, ces groupes s'intéressent davantage aux chemins de fer comme passe-temps que comme une entreprise lucrative. La réalisation de leur passe-temps les empêche souvent de prendre des décisions de gestion difficiles et ce n'est qu'une question de temps avant que la compagnie ait à se restructurer.

Sous-jacente à tous ces échecs est l'importance de vendre la compagnie à un exploitant reconnu et responsable. Littéralement, les «antécédents» doivent être le meilleur moyen de prévoir la probabilité d'un candidat particulier à exploiter une nouvelle ligne avec succès. En choisissant le nouvel exploitant, la compagnie cédante doit tenir compte du niveau d'expérience, de la stabilité financière, des ressources de l'acheteur potentiel et des compétences de gestion que le nouvel acheteur apportera. Malheureusement, il n'existe pas beaucoup de compagnies qui ont toutes ces qualités. Heureusement par contre, à mesure que l'industrie des lignes d'apport s'accroît, le nombre d'exploitants qualifiés augmentera également.

J'aimerais ensuite vous faire part de mon point de vue sur l'aptitude du Canada à favoriser et à soutenir la croissance de l'industrie des lignes d'apport. Ces commentaires sont directement liés à l'expérience RailTex dans notre opération de l'Ontario. RailTex a signé son contrat d'achat avec le Canadien National en octobre 1990. La prochaine étape a consisté à demander à l'Office national des transports du Canada, ici à Ottawa, d'étudier et

éventuellement d'autoriser le processus. Nous avons obtenu cette autorisation en août 1991, six mois après que l'Office ait été établi pour ce type d'opération. Le processus s'est déroulé sans heurts et de façon professionnelle. Par contre, la participation de la province de l'Ontario a représenté une situation totalement différente. D'abord, laissez-moi comparer le processus canadien avec celui des États-Unis. Aux États-Unis, l'autorisation pour la vente d'une ligne relève uniquement du Interstate Commerce Commission (ICC). Une fois que l'ICC a autorisé l'opération, la nouvelle compagnie peut commencer immédiatement ses activités. L'État où la nouvelle ligne est située n'a rien à dire en ce qui concerne le changement de propriété. La situation est très différente au Canada. Deuxièmement, aux États-Unis, une fois que la ligne est vendue à un nouvel exploitant, le gouvernement fédéral, par l'intermédiaire de la Federal Railroad Administration (mon ancien employeur) reste l'instance chargée de la sécurité.

Au Canada, vous avez choisi de permettre à la province d'être l'instance unique chargée de toutes les questions (y compris la sécurité) si la ligne de chemin de fer est exploitée dans la province. Dans ce contexte, je parlerai de la façon dont notre opération s'est déroulée dans la province de l'Ontario. J'estime personnellement que les organismes gouvernementaux de l'Ontario n'ont pris aucune mesure pour étudier notre proposition avant l'autorisation de l'Office, bien qu'elles aient été averties de la vente en octobre 1990. Nous avions espéré qu'ils entreprendraient leur propre processus d'examen parallèlement à l'étude de l'Office. Cela ne s'est pas produit. Par conséquent, c'est avec retard que nous avons reçu notre certificat d'autorisation le 13 janvier 1992. Le processus se poursuivant ici en Nouvelle-Écosse, nous espérons que le processus d'autorisation au niveau provincial se déroulera parallèlement à celui de l'Office.

Dans le cas de processus d'autorisation de l'Ontario, la province a consacré finalement beaucoup de temps à traiter des questions de règlements de sécurité. L'Ontario n'a aucun règlement de sécurité ni de fonction d'exécution qui s'applique spécifiquement aux chemins de fer. Pour résoudre ce problème et éliminer la nécessité de réinventer la roue, notre Goderich & Exeter Railroad a accepté de respecter les règlements fédéraux en matière de sécurité qui régissent l'exploitation des chemins de fer. Par conséquent, dans notre certificat d'exploitation, nous avons accepté de respecter quelque 48 règlements de sécurité fédéraux. Nous croyons comprendre que l'Ontario s'entendra avec les inspecteurs fédéraux pour venir faire des inspections périodiques afin de vérifier le respect des règlements sur la sécurité. J'aimerais à nouveau répéter qu'aux États-Unis, les questions de sécurité relèvent uniquement des responsables fédéraux. Lors de la OMB Settlement Conference qui s'est déroulée à Seaforth en Ontario le

20 décembre 1991, un certain nombre de gens sont venus témoigner de leur préoccupation au sujet de la sécurité. Dans la plupart des cas, ils ne savaient pas qu'il existe déjà un grand nombre de règlements relatifs à la sécurité et ne savaient pas non plus que le gouvernement fédéral a adopté de nombreuses mesures pour faire appliquer ces règlements. En tant qu'industrie et employés du gouvernement, nous devons faire davantage pour assurer le public que les questions de sécurité ont déjà été largement abordées.

L'autre sujet de préoccupation du public dont il a été question lors de la Settlement Conference au sujet de notre situation en Ontario, portait sur la question du financement des projets à participation mixte, notamment l'amélioration des signaux d'avertissement aux passages à niveau, ou la construction d'un passage inférieur pour une nouvelle route lorsque celle-ci croise des voies de chemin de fer. Le comté de Huron, où Goderich est situé sur notre nouvelle ligne, s'inquiète particulièrement de la source de financement de ces projets d'interface communs. Auparavant, les fonds fédéraux étaient affectés aux provinces pour payer plus de 80 p. 100 des coûts de ces améliorations. Actuellement, la nouvelle compagnie Goderich & Exeter Railroad étant située entièrement dans la province de l'Ontario, les habitants s'inquiétaient du fait qu'ils allaient perdre les fonds fédéraux destinés à ces projets. C'est un problème que le Sénat doit prendre en compte. On s'inquiète également de la façon dont sont traités les cas d'abandon, si le nouvel exploitant devait finalement faire faillite. Il existe une méthodologie fédérale au Canada mais qui n'est pas toujours reconnue au niveau provincial.

Finalement, j'aimerais parler de notre relation avec le Canadien National dans ce processus d'acquisition de notre première ligne au Canada. RailTex a déjà fait affaires avec bon nombre de grandes compagnies puisque nous avons acquis 17 entreprises. Les responsables du Canadien National ont traité avec nous de façon totalement professionnelle. Je serais le premier à admettre qu'ils ne sont pas toujours les personnes les plus faciles avec lesquelles traiter car ils ont des idées très bien arrêtées sur la valeur des actifs et ils ont clairement la responsabilité d'obtenir les meilleurs résultats pour leur côté. Notre affaire a été réglée de façon extrêmement professionnelle et responsable. RailTex ne ferait pas d'offre pour les entreprises de Nouvelle-Écosse si nous n'estimions pas que le Canadien National traite ces opérations de la façon la plus professionnelle possible. Nous avons de nombreuses possibilités d'acquérir d'autres lignes, ce qui nous donne le luxe de pouvoir choisir les gens avec lesquels nous allons faire affaires. Je suis heureux de pouvoir dire publiquement que le Canadien National a été un partenaire extrêmement responsable pour traiter de ce que nous espérons être un très grand nombre d'opérations ici au Canada.

L'évolution vers un système de lignes d'apport se poursuit et j'espère que mon témoignage vous a montré que les vrais gagnants sont les expéditeurs situés le long des lignes. Chaque expéditeur n'aura plus à craindre un abandon possible. De même, cet expéditeur n'aura plus à traiter avec des entités étrangères dans un bureau à une grande distance. Il pourra bénéficier d'un service ferroviaire amélioré et efficace.

APPENDIX TC-10

SHORTLINE AND REGIONAL RAILROADS
OPPORTUNITIES FOR REGIONAL DEVELOPMENT

Remarks Before
The Standing Committee on Transport and Communications
The Senate of Canada
by
John H. Marino
President
Huron Transportation Group, Inc.
On Behalf of
The Nova Scotia Railway
Ottawa, Ontario
February 13, 1992

INTRODUCTION

MR. CHAIRMAN, HONORABLE SENATORS AND GUESTS, I WANT TO THANK YOU FOR THE OPPORTUNITY TO ADDRESS THIS COMMITTEE, AND TO SHARE OUR EXPERIENCES WITH SHORT LINE AND RAILROADS, AND HOW THEY CAN PLAY A PIVOTAL ROLE IN THE FUTURE GROWTH OF REGIONAL MARKETS IN CANADA, AND MORE SPECIFICALLY, IN EASTERN NOVA SCOTIA.

CANADA HAS A PROUD HISTORY OF RAILROAD TRANSPORTATION; MANY VISIONARY LEADERS RECOGNIZED THE ROLL THAT A TRANSCONTINENTAL RAIL SYSTEM WOULD PLAY AT THE TIME OF CONFEDERATION, AND WELL INTO THE 20TH CENTURY. CANADIAN NATIONAL'S PROPOSAL TO TURN OVER THE OPERATION AND MANAGEMENT OF ITS TRURO TO SYDNEY RAIL LINE TO AN INDEPENDENT OPERATOR SHOULD NOT BE LOOKED UPON AS TURNING ITS BACK TO SUCH EARLIER COMMITMENTS TO THE MARITIMES, ESPECIALLY NOVA SCOTIA, BUT REPRESENTS AN INNOVATIVE AND CONSTRUCTIVE SOLUTION TO PRESERVATION OF ESSENTIAL RAIL TRANSPORTATION SERVICES TO AN IMPORTANT SECTOR OF NOVA SCOTIA'S ECONOMY. THE CNR HAS NOT REACHED THIS DECISION WITHOUT IN-DEPTH ASSESSMENT OF THE RAIL LINES' IMPORTANCE TO THE CN SYSTEM, AS WELL AS CN'S CAPABILITIES TO MEET THE DEMANDS OF A CHANGING MARKETPLACE. THE CNR RECOGNIZES ITS RESPONSIBILITY TO CREATE A GOOD WORKING PARTNERSHIP WITH THE SHORT LINE, AND ITS CUSTOMERS, AND WANTS TO SHARE IN THE FUTURE GROWTH OF EASTERN NOVA SCOTIA.

MUCH HAS BEEN SAID REGARDING THE POTENTIAL SUCCESS OF SHORT LINE RAILWAYS FOR CANADA. WE ECHO THOSE SENTIMENTS. THE PRIMARY THEME OF OF MY DISCUSSION THIS EVENING WILL BE TO ASSURE YOU THAT BY ALLOWING AN INDEPENDENT, LOCALLY MANAGED SHORT LINE TO OPERATE THIS LINE, THE RAILROAD WILL SURVIVE, AND CONTINUE TO PLAY A VITAL ROLE IN THE PROVINCIAL ECONOMY.

OUR COMPANY, THE HURON TRANSPORTATION GROUP, IS KNOWN FOR ITS ABILITIES TO COMPLETE THE DIFFICULT TASK OF TURNING MARGINAL OR EVEN LOSING SEGMENTS OF FORMER CLASS I RAIL OPERATIONS INTO SUCCESSFUL, SMALLER SHORT LINE OR REGIONAL RAIL OPERATIONS.

IN THESE MOST VOLATILE TIMES, NOTHING CAN BE TAKEN FOR GRANTED. AND NOTHING CAN LAST FOREVER, UNLESS DILIGENT WORK IS DONE TO IMPROVE SERVICE, SAFETY AND EFFICIENCY IN THIS EXTREMELY COMPETITIVE WORLD OF TRANSPORTATION. WE CONTINUE TO RE-EXAMINE EVERY ASPECT OF OUR OPERATION. WE ARE TURNING OVER EVERY STONE TO QUESTION OUR SO-CALLED "BASE CASE" TO INSURE THAT EVERYTHING OUR COMPANY IS DOING ACTUALLY MAKES ECONOMIC SENSE FOR THE FUTURE. WE ARE CONSTANTLY LOOKING OVER OUR SHOULDER, USUALLY AT THE TRUCKERS, AGAINST WHOM WE COMPETE, REALIZING THAT NOTHING CAN BE TAKEN FOR GRANTED IN THE DYNAMIC FIELD ON TRANSPORTATION. CHANGES IN WORLD MARKETS, IN TRADING PATTERNS, IN WEATHER AND AGRICULTURAL MARKET CONDITIONS, AS WELL AS THE BUSINESS CLIMATE IN OUR OWN BACKYARD, ALL AFFECT THE DEMAND FOR SERVICES WE PROVIDE.

AS YOU LOOK AT THE POTENTIAL OF SUCCESS FOR A REGIONAL RAILROAD FOR THE TRURO TO SYDNEY LINE, WE KNOW THAT YOU ARE PROBABLY ASKING MANY OF THE SAME QUESTIONS THAT WE HAVE. WHERE WILL ATLANTIC CANADA BE AS AN ECONOMIC REGION IN THE NEXT FEW YEARS? WHAT HAS HAPPENED OVER THE PAST DECADES TO DIMINISH THE ROLE OF RAILWAYS IN ATLANTIC CANADA? WHY HAS MARKET SHARE DOMINANCE CHANGED HANDS FROM THE RAILWAYS TO THE TRUCKERS? COULD THE INFRASTRUCTURE OF ATLANTIC CANADA, AND THE BUDGETS OF THE GOVERNMENT ENTITIES AND COMMUNITIES HANDLE THE CONSEQUENCES OF MAJOR RAIL ABANDONMENTS? WHAT POSITION SHOULD THE CANADIAN AND PROVINCIAL GOVERNMENTS TAKE TOWARD THE CONVERSION OF MARGINAL RAIL LINES FROM THE TWO LARGE RAILWAYS TO SMALLER REGIONAL OR SHORT LINE RAILWAYS?

WHEN THE COSTS OF OPERATING A RAILWAY BECOME A BURDEN ON A LARGE RAILWAY, MAINTENANCE AND SERVICE IS REDUCED. THIS IS PRECISELY WHAT HAS OCCURRED IN EASTERN NOVA SCOTIA OVER THE LAST DECADE. THIS REDUCTION AUTOMATICALLY CHASES BUSINESS FROM THE RAILS. IN SOME CASES, THE TRUCKS HAVE BEEN THERE TO GRAB THE BUSINESS, HANDLE IT SAFELY AND EFFICIENTLY, AND LIFE GOES ON. IN MANY OTHER CASES HOWEVER; THE WITHDRAWAL OF THE RAILWAYS HAS RESULTED IN SEVERE ECONOMIC CONSEQUENCES TO PROVINCES AND STATES, COUNTIES, BUSINESSES AND COMMUNITIES THAT FORMERLY HAD RAIL SERVICE. SHORT LINE AND REGIONAL RAILWAYS PROVIDE AN OPPORTUNITY TO REVERSE THOSE CONSEQUENCES.

IN THE EARLY 1900'S, THE RAIL NETWORK IN THE UNITED STATES TOTALLED OVER 254,000 MILES. SINCE THAT TIME, COMPETITION FROM TRUCKS, PIPELINES AND BARGES HAS RESULTED IN A MARKED DECLINE IN MARKET SHARE FOR THE RAILWAY INDUSTRY. TODAY, THERE ARE APPROXIMATELY 175,000 ROUTE MILES IN THE UNITED STATES. PERHAPS NO PORTION OF OUR ECONOMY HAS BEEN DAMAGED MORE GREATLY BY THIS DECLINE IN RAIL SERVICE THAN RURAL AMERICA. THOUSANDS OF RURAL COMMUNITIES IN NORTH AMERICA ARE FIGHTING FOR SURVIVAL. MANY ARE LOSING THE FIGHT.

NOTWITHSTANDING THIS TREND, LEADERS IN SOME STATES HAVE BEEN FIGHTING BACK, RECOGNIZING THAT THE CONSEQUENCES OF RAIL LINE ABANDONMENTS ARE SEVERE AND WIDESPREAD, AND USUALLY, IRREVERSIBLE. AS A RESULT, THE NUMBER OF SMALL RAILROADS IN THE U.S. HAS PROLIFERATED IN RECENT YEARS. TODAY, MORE THAN 516 SHORT LINE AND REGIONAL RAILROADS OPERATE 24 PERCENT OF OUR NATIONAL RAIL SYSTEM, UP FROM 6 PERCENT IN 1970. THESE SMALLER RAILROADS ACCOUNT FOR ALMOST \$3 BILLION IN REVENUES, COMPARED TO \$30 BILLION FOR THE 14 CLASS I TRUNK LINE RAILROADS. THEY ORIGINATED MORE THAN 9 MILLION CARLOADS OF TRAFFIC LAST YEAR, AND EMPLOYED MORE THAN 11 PERCENT OF ALL RAILWAY EMPLOYEES.

IN MY OPINION, THE GOVERNMENTS OF NORTH AMERICA MUST MAKE EVERY EFFORT TO FORM PARTNERSHIPS WITH THESE NEW ENTITIES. MAKE NO MISTAKE ABOUT IT, WITHOUT SUBSTANTIAL CHANGES IN THE OWNERSHIP OF RAIL LINES, THE DRAMATIC

DOWNWARD TREND WE HAVE SEEN IN THE RAIL SYSTEM IN THE UNITED STATES WILL BE SEEN HERE IN CANADA, WITH MONUMENTAL CONSEQUENCES, IF MEASURES ARE NOT TAKEN TODAY TO REVERSE THESE DOWNWARD TRENDS.

HOPEFULLY, CANADA, AND IN THIS PARTICULAR INSTANCE, THE PROVINCE OF NOVA SCOTIA, CAN LEARN FROM OUR EXPERIENCE IN THE U.S., AND DEVELOP A BLUE PRINT NOW FOR PRESERVING THE FINE RAILWAY SYSTEM YOU PRESENTLY HAVE.

BACKGROUND OF THE PROBLEM

REGIONAL, OR SHORTLINE RAILROADS, ARE NOT A NEW PHENOMENON IN CANADA. BOTH THE CNR AND CPR REPRESENT AN AMALGAMATION OF HUNDREDS OF SMALL COMPANIES, WHICH HAVE BEEN MERGED OVER THE YEARS TO FORM TWO LARGE NATIONAL RAIL SYSTEMS.

IN FACT, THE ORIGINAL NOVA SCOTIA RAILWAY, INCORPORATED IN 1853, WAS BUILT FROM HALIFAX TO PICTOU, BY WAY OF TRURO, AND TO VICTORIA BEACH (NEAR DIGBY), BY WAY OF WINDSOR, AND FROM TRURO TO THE NEW BRUNSWICK "FRONTIER" TO CONNECT WITH THE FUTURE TRANSCONTINENTAL SYSTEM. THE INTERCOLONIAL RAILWAY (ICR) WAS EVENTUALLY COMPLETED BY THE GOVERNMENT, LINKING NOVA SCOTIA AND NEW BRUNSWICK WITH MONTREAL.

RAIL SERVICE TO CAPE BRETON ISLAND WAS COMPLETED TO SYDNEY IN 1891 (THE "EASTERN EXTENSION RAILWAY"). OTHER RAIL LINES BUILT TO CONNECT TO THE ICR MAINLINE INCLUDED THE ST. PETERS LINE; THE INVERNESS LINE; THE MULGRAVE SPUR; THE NEW GLASGOW-THORBURN LINE, AND THE STELLARTON-OXFORD JCT LINE.

THROUGH PUGWASH. IN 1895, THE SYDNEY AND LOUISBOURG RAILWAY (NOW "DEVCO") WAS COMPLETED, LINKING THE COAL MINES AROUND GLACE BAY WITH THE MAIN LINE AT SYDNEY. OPENING OF THE CANSO CAUSEWAY IN 1954 COMPLETED AN ALL-RAIL ROUTE TO CAPE BRETON.

THE CANADIAN NATIONAL RAILWAY, AS A CROWN CORPORATION, EVENTUALLY ABSORBED THE ICR AND OTHER LINES, WHEN IT WAS FORMED IN 1922. SUCH LARGE INTEGRATED SYSTEMS MADE SENSE IN EARLIER YEARS, LINKING THE PROVINCES WITH STRONG, TRANSCONTINENTAL RAILROADS, MAKING CANADA A MAJOR INDUSTRIAL AND COMMERCIAL WORLD POWER.

HOWEVER, OVER THE LAST 40 OR SO YEARS, CANADA HAS BUILT A FORMIDABLE SYSTEM OF FEDERAL AND PROVINCIAL HIGHWAYS. COMPLETION OF THE TRANS CANADA HIGHWAY IN THE MID 1960'S, AND THE GROWTH OF THE CANADIAN MOTOR CARRIER INDUSTRY HAS RESULTED IN A SIGNIFICANT DECLINE IN THE RAIL MARKET SHARE FOR BOTH FREIGHT AND PASSENGERS.

THE CESSATION OF RAIL PASSENGER SERVICE TO EASTERN NOVA SCOTIA BY, VIA RAIL IN 1990 ENDED A SERVICE THAT HAD LASTED MORE THAN 125 YEARS.

THE RAIL SHARE OF THE CANADIAN INTER-CITY FREIGHT MARKET IS NOW LESS THAN 30 PERCENT. THIS TREND IS PARTICULARLY NOTICEABLE IN EASTERN NOVA SCOTIA. IN FACT, CNR'S RAIL FREIGHT TRAFFIC HAS DECLINED FROM 42,000 CARLOADS AS RECENTLY AS 1985, TO ABOUT 23,000 CARLOADS TODAY.

QUITE CLEARLY, IN TODAY'S COMPETITIVE, MARKET-DRIVEN ECONOMY, LARGE, INTEGRATED, AND AT SOME TIMES BUREAUCRATIC RAILROADS CANNOT RESPOND TO THE NEEDS OF THE MARKET PLACE ON A TIMELY BASIS. UNLESS THE SITUATION IS REVERSED, THE OUTCOME IS UNFORTUNATELY PREDICTABLE;

- CONTINUED DECLINE IN RAIL MARKET SHARE, AND DIVERSION OF TRAFFIC TO OTHER MODES
- CONTINUED REDUCTION IN RAILROAD EMPLOYMENT, IN RESPONSE TO LOST REVENUES
- INCREASED TRUCK TRAFFIC, COMBINED WITH ACCELERATED DETERIORATION OF PROVINCIAL HIGHWAYS, AND ENVIRONMENTAL DEGRADATION
- INCREASED TRANSPORT COSTS TO THOSE RAIL SHIPPERS WHO MAY BE "CAPTIVE" TO RAIL

POTENTIAL IMPACTS OF THE LOSS OF RAIL FREIGHT SERVICE

LOSS OF RAIL FREIGHT SERVICE TO EASTERN NOVA SCOTIA, EITHER BY ACTUAL ABANDONMENT OR "DE FACTO" ABANDONMENT, WILL HAVE A DISASTROUS IMPACT ON THE PROVINCIAL HIGHWAY NETWORK, INCLUDING:

- ACCELERATED DETERIORATION OF HIGHWAY PAVEMENTS AND BRIDGES
- INCREASED VEHICULAR TRAFFIC ON MAJOR HIGHWAYS THROUGHOUT EASTERN NOVA SCOTIA, WITH ATTENDANT DELAYS AND SLOWER SPEEDS FOR AUTOMOBILES
- INCREASED AIR AND NOISE POLLUTION
- INCREASED VEHICULAR ACCIDENTS
- INCREASED FUEL CONSUMPTION BY HEAVY TRUCKS

WITHOUT A MAJOR INCREASE IN HIGHWAY CAPITAL SPENDING AND MAINTENANCE (MUCH OF WHICH WOULD HAVE TO COME FROM LOCAL AND PROVINCIAL SOURCES), IT IS QUESTIONABLE WHETHER THE PROVINCIAL HIGHWAY SYSTEM COULD HANDLE THIS INCREASE IN TRAFFIC.

PRELIMINARY PROJECTIONS OF THIS IMPACT, BASED ON OUR ESTIMATES OF PRESENT RAIL USAGE, INDICATE THAT IF ALL RAIL TRAFFIC WERE DIVERTED TO HIGHWAYS, THE RESULTANT HIGHWAY TRAFFIC WOULD INCLUDE

- 62,814 NEW TRUCK TRIPS EACH YEAR, FOR INTER-REGIONAL TRAFFIC
- 103,122 NEW TRUCK TRIPS EACH YEAR, FOR INTRA-REGIONAL TRAFFIC

- IN TERMS OF SPECIFIC EXAMPLES OF THE IMPACT ON HIGHWAY CAPACITY IN EASTERN NOVA SCOTIA, ON HIGHWAY 125, BETWEEN SYDNEY AND NORTH SYDNEY, WE PROJECT
 - 482 NEW TRUCK TRIPS PER DAY OR 126,700 TRUCKS PER YEAR!
 - THE PERCENTAGE OF TRUCKS IN THE AVERAGE ANNUAL DAILY TRAFFIC (AADT) WILL INCREASE FROM 8.4% TODAY, TO 13.9%.
 - THE IMPACT ON HIGHWAY CAPACITY WILL BE AN APPROXIMATE INCREASE IN EQUIVALENT DAILY AUTOMOBILE TRAFFIC OF 16.1% (ASSUMING ONE TRACTOR-TRAILER COMBINATION IS THE EQUIVALENT OF THREE AUTOMOBILES).

- ON HIGHWAY 104, AT THE CANSO CAUSEWAY, WE PROJECT AT LEAST
 - 154 NEW TRUCK TRIPS PER DAY, OR 49,100 TRUCKS PER YEAR!
 - THE PERCENTAGE OF TRUCKS IN THE AADT WILL INCREASE FROM 14.6% TODAY, TO 16.7%.
 - THE IMPACT ON HIGHWAY CAPACITY WILL BE AN APPROXIMATE INCREASE IN EQUIVALENT DAILY AUTOMOBILE TRAFFIC OF ALMOST 6 PERCENT, AND QUITE LIKELY, HIGHER.

- ON HIGHWAY 105, EAST OF PT. HASTINGS, WE PROJECT:
 - 551 NEW TRUCK TRIPS PER DAY, OR 143,300 TRUCKS PER YEAR!
 - THE PERCENTAGE OF TRUCKS IN THE AADT WILL INCREASE FROM 17.6 PERCENT TO 32.9 PERCENT.
 - THE IMPACT ON HIGHWAY CAPACITY WILL BE AN APPROXIMATE INCREASE IN EQUIVALENT DAILY AUTOMOBILE TRAFFIC OF ALMOST 50%.

IT IS NOT CLEAR THAT ALL CURRENT FREIGHT TRAFFIC WOULD (OR COULD) SHIFT FROM RAIL TO HIGHWAY. IT IS VERY POSSIBLE THAT SOME INDUSTRIES WOULD CLOSE, OR SIGNIFICANTLY REDUCE OUTPUT (IN PARTICULAR EXTRACTIVE INDUSTRIES), AND WHO MIGHT BE FORCED OUT OF EXISTING MARKETS DUE TO UNAVAILABILITY OF TRUCK CAPACITY, HIGHER TRUCK COSTS, OR A COMBINATION OF THESE FACTORS.

THE GENERAL PUBLIC WOULD SUFFER UNDER THIS SCENARIO AS A RESULT OF REDUCED EMPLOYMENT, REDUCED MINING AND MANUFACTURING ACTIVITY, A REDUCTION IN TAX REVENUES, AND A WEAKENED COMPETITIVE POSTURE IN TERMS OF ATTRACTING NEW INDUSTRY, OR EXPANSION OF EXISTING INDUSTRY.

WE HAVE RETAINED THE SERVICES OF A TEAM OF EXPERIENCED RAIL CONSULTANTS, TRANSPORTATION OPERATIONS, INC. (TOI), TO ASSIST US IN EVALUATING THE FEASIBILITY OF VARIOUS REGIONAL RAIL LINES, INCLUDING THE CNR'S TRURO TO SYDNEY LINE. IN A SIMILAR CASE STUDY OF AN EXISTING U.S. RAIL LINE, TOI TEAMED UP LAST YEAR WITH THE UPPER GREAT PLAINS TRANSPORTATION INSTITUTE TO EXAMINE THE CONSEQUENCES OF THE ABANDONMENT OF A 327 MILE CHICAGO AND NORTH WESTERN (C&NW) RAILWAY LINE ACROSS THE NORTHERN THIRD OF THE STATE OF NEBRASKA.

THE NEBRASKA STUDY IDENTIFIED AND QUANTIFIED THE POTENTIAL CONSEQUENCES OF AN ABANDONMENT OF THAT LINE TO THE STATE, COUNTIES, THE SHIPPERS, AND THE COMMUNITIES SERVED BY THE RAILWAY. THE REPORT DISCLOSED THAT THE DIVERSION OF A BASE TRAFFIC LEVEL OF ONLY 4,174 RAIL CAR LOADS OF GRAIN ADDED 15,444 SEMI TRUCKS TO NEBRASKA'S HIGHWAY SYSTEM.

WITH THE SIGNIFICANT VOLUME OF TRUCKS ADDED TO NEBRASKA'S HIGHWAY SYSTEM, THE SUBSEQUENT PAVEMENT DAMAGE, ACCELERATED MAINTENANCE AND PAVEMENT REPLACEMENT REQUIREMENTS WOULD ADD SIGNIFICANT COST TO THE NETWORK OF HIGHWAYS AND ROADS USED BY THESE TRUCKS. WITHOUT CONSIDERATION OF BRIDGES AND ACCELERATED BRIDGE REPAIRS AND/OR REPLACEMENT REQUIREMENTS, THE ESTIMATED NET COST TO THE NEBRASKA STATE HIGHWAYS IS AT LEAST \$117.9 MILLION OVER A 25 YEAR PROJECT PERIOD. THE COUNTY ROADWAY COSTS WOULD INCREASE \$17.8 MILLION IN THE SAME PERIOD, FOR A TOTAL OF \$135.7 MILLION IN NET INCREASED EXPENSE TO NEBRASKA HIGHWAYS AND COUNTY ROADWAYS.

IN ADDITION TO THESE ECONOMIC IMPACTS, THERE ARE MANY OTHER AREAS OF CONCERN THAT FACE COMMUNITIES ONCE A RAIL LINE IS ABANDONED. EACH DOLLAR OF REDUCED INCOME TO A COMMUNITY WILL RESULT IN MULTIPLE REDUCTIONS IN MONEY FLOWING THROUGH A COMMUNITY. TAX BASES IN MANY COMMUNITIES WOULD DROP AS A CONSEQUENCE OF LOSING RAIL SERVICE AND RAIL-ORIENTED BUSINESS.

ANOTHER AREA VERY DIFFICULT TO QUANTIFY IN IMPACT, BUT CERTAINLY NEGATIVELY AFFECTED IS ECONOMIC DEVELOPMENT. IT MAY BE IMPOSSIBLE FOR ANY COMMUNITY ALONG AN ABANDONED RAIL LINE TO EFFECTIVELY COMPETE FOR NEW INDUSTRY, WITHOUT RAIL SERVICE TO HOLD TRANSPORTATION COSTS DOWN. EVEN INDUSTRIES THAT DO NOT NORMALLY USE RAIL FIND TRUCK RATES FAR MORE REASONABLE WHEN AN ALTERNATIVE RAIL SERVICE EXISTS IN THE COMMUNITY.

WHAT IS IN ALL THIS FOR YOUR CONSTITUENCY? WE ASKED DAN SABIN OF TOI AND DR. DENVER TOLLIVER OF THE UPPER GREAT PLAINS TRANSPORTATION INSTITUTE TO EXAMINE THE TRURO TO SYDNEY LINE FOR US. THEIR OBSERVATIONS PROVIDE SOME INTERESTING INSIGHTS TO THE CONSEQUENCES OF A THEORETICAL ABANDONMENT OF THIS PARTICULAR LINE; THEIR REPORT, ENTITLED "IMPACTS OF POTENTIAL FUTURE RAILWAY ABANDONMENTS IN CANADA" HAS BEEN MADE AVAILABLE TO THE COMMITTEE. THEY HAVE PROJECTED A NET INCREASE IN HIGHWAY PAVEMENT MAINTENANCE COSTS ALONE, OF AT LEAST \$3 MILLION PER YEAR, IN THE EVENT THE PRESENT CNR RAIL TRAFFIC WERE DIVERTED TO TRUCKS. IN FACT, THIS PROCESS HAS ALREADY BEGUN, AND WILL CONTINUE UNTIL A LONG-TERM SOLUTION IS FOUND.

SHORT LINE/REGIONAL RAILROADS - AN ALTERNATIVE SOLUTION

WHAT DOES ALL OF THIS MEAN TO NOVA SCOTIA? CN HAS MADE IT CLEAR THAT THE TRURO TO SYDNEY LINE IS NOT UP FOR ABANDONMENT. THEY RECOGNIZE THE IMPORTANCE OF THIS LINE TO THE ECONOMIC VIABILITY OF THE REGION, AND THE IMPORTANCE OF TRAFFIC ORIGINATED AND TERMINATED ON THIS LINE FOR THEIR CORE MAIN LINES. BUT AS WE CONSIDER THE TRANSFER OF OWNERSHIP OF THESE LINES, THE ACTIVITIES OF THE GOVERNMENT, BOTH FEDERAL AND PROVINCIAL, OF COMMUNITIES ON LINE, AND BUSINESS BOTH ON AND OFF THE LINE SHOULD RECOGNIZE THE POSITIVE IMPACT OF THIS TRANSITION. CN HAS PLEDGED THAT THEY WANT THEIR NEW RAIL PARTNER TO SUCCEED. AS IMPORTANT AS THIS IS, CN IS ONLY A PART OF THE EQUATION.

THE CREATION OF A REGIONAL OR SHORT LINE RAILROAD ON THIS OR ANY OTHER LINE MUST BE DONE IN HARMONY WITH THE FEDERAL, PROVINCIAL AND LOCAL

GOVERNMENTS. THERE CANNOT BE AN ATTITUDE OF "BUSINESS AS USUAL". THERE CANNOT BE AN EXPECTATION THAT A SHORT LINE WILL BE THE SAME ENTITY AS CN. SIGNIFICANT EFFORTS MUST BE MADE BY EVERY CONCERN IN ATLANTIC CANADA TO ALLOW THE NEW CARRIER THE OPPORTUNITY TO SUCCEED.

THE FEDERAL AND PROVINCIAL GOVERNMENTS MUST EXAMINE THEIR ROLE AS REGULATORY AGENCIES. A SHORT LINE IS NOT CN. CANADA IS VERY UNIQUE IN THAT THERE HAVE BEEN ONLY TWO PRIMARY RAIL LINES (CN AND CP), EACH TRANSCONTINENTAL GIANTS WITH MASSIVE RESOURCES OF MONEY, PEOPLE, EQUIPMENT AND MATERIAL. BOTH RAILWAYS HAVE A STRONG TRADITION OF VERY HIGH STANDARDS IN THE RAILWAY INDUSTRY. THE CN AND CP BOTH HAVE NOW RECOGNIZED THE POTENTIAL BENEFITS OF INDEPENDENT SHORT LINE AND REGIONAL RAILROADS IN PRESERVING AN ESSENTIAL RAIL FREIGHT NETWORK. THESE SMALLER LINES ARE CONVINCED OF THEIR "CAN DO" ATTITUDE, AND YOU SHOULD ALLOWED TO.

WHILE INCREASED SERVICE AND EFFICIENT, SAFE OPERATIONS MUST BE THE PARAMOUNT CONCERNS OF THE SMALLER RAILWAYS, UNNECESSARY OR REDUNDANT REGULATIONS, TAXES AND UNBENDING BUREAUCRACY CAN LITERALLY KILL A SHORT LINE. FINANCIAL, TAX AND OTHER INCENTIVES TO SMALLER RAILWAYS CAN HELP REVERSE SOME OF THE ILLS THAT HAVE CREATED AN UNFAVORABLE COMPETITIVE ENVIRONMENT FOR CANADIAN RAILROADS, COMPARED TO THEIR COMPETITORS.

IN ORDER FOR THE SHORT LINE RAILWAY TO SURVIVE, THE SHIPPERS AND COMMUNITIES ON THE LINE MUST ALSO ACCEPT THE "NEW KID ON THE BLOCK" AS

THEIR PARTNER. THEY WILL NO LONGER HAVE TO DEAL WITH A MONTREAL HEADQUARTERS GROUP TO RESPOND TO PROBLEMS IN THE FIELD. OUR INTENTION IS TO RUN A COMPANY IN, FROM AND FOR NOVA SCOTIA. WE INTEND TO HIRE EXPERIENCED AND QUALIFIED LOCAL PEOPLE, MANY OF WHOM RUN THE RAILWAY TODAY. WE INTEND TO MAKE A SIGNIFICANT INVESTMENT IN TIME, MONEY AND PEOPLE TO FIND SUCCESS ON YOUR NEW RAILWAY. WE INTEND TO BE THERE FOR A LONG TIME. WE MUST HOWEVER, BE ABLE TO ESTABLISH THE GAME WITH REASONABLE AND FAIR RULES THAT WILL ALLOW US TO COMPETE FAIRLY AND PROFITABLY WITH ALL MODES OF TRANSPORTATION. WE MUST BE CONSTANTLY IMPROVING OUR OPERATIONS, OUR SAFETY AND OUR EFFICIENCY. WE MUST DO EVERYTHING POSSIBLE TO GET EVERY POTENTIAL CARLOAD OF TRAFFIC ON THE RAILS, AND DO IT PROFITABLY. WE CANNOT ACCOMPLISH ANYTHING OF THIS MAGNITUDE WITHOUT SUBSTANTIAL CONSTRUCTIVE PARTICIPATION, FLEXIBILITY AND COOPERATION OF THOSE CHARGED WITH REGULATING OUR BUSINESS.

**THE U.S. EXPERIENCE - A
PATTERN FOR THE FUTURE?**

ALL OF THESE FACTORS LEAD ONE TO CONCLUDE THAT IF THE RAILWAY IS TO SURVIVE, AND CONTINUE TO PLAY A VITAL ROLE IN NOVA SCOTIA'S ECONOMY, THE RAILWAY MUST BECOME MORE ATTUNED TO THE NEEDS OF ITS CUSTOMERS.

EXPERIENCE IN THE UNITED STATES HAS SHOWN THAT LOCALLY MANAGED, SERVICE-ORIENTED SHORT LINE AND REGIONAL RAILROADS CAN PROVIDE A LONG TERM SOLUTION TO PRESERVING VITAL RAIL LINES, SUCH AS THE TRURO-SYDNEY LINE OF THE CNR.

THE PROLIFERATION OF SMALL RAILROADS IN RECENT YEARS IN THE U.S. IS A RESULT OF SEVERAL FACTORS.

- DEREGULATION, WHICH FACILITATES THE ABANDONMENT OF UNPROFITABLE MARKETS BY TRUNK LINE RAILROADS
- INCREASED COMPETITION FROM SERVICE-ORIENTED MOTOR CARRIERS, WHO DIVERT BUSINESS AWAY FROM RAILROADS
- PARTICIPATION BY STATES AND OTHER LOCAL GOVERNMENTAL ENTITIES IN PRESERVING ESSENTIAL SERVICES
- A GROWING NUMBER OF ENTREPRENEURIAL OPERATORS WHO CAN PROVIDE IMPROVED SERVICE, WHILE REDUCING OPERATING COSTS
- AVAILABILITY OF FINANCING SOURCES, AND A GROWING BODY OF KNOWLEDGEABLE INVESTORS WHO BACK NEW RAILWAY VENTURES.
- EMPLOYEE PARTICIPATION IN INNOVATIVE OPERATING AND MANAGEMENT TECHNIQUES AS A MEANS OF PRESERVING LOCAL RAILROAD EMPLOYMENT.

HTG AND ITS PRINCIPALS HAVE BEEN INVOLVED WITH THE OWNERSHIP AND MANAGEMENT OF SEVERAL HUNDRED MILES OF SHORT LINE AND REGIONAL RAILROADS SINCE THE MID 1970'S. SOME OF US WERE PREVIOUSLY ASSOCIATED WITH CLASS I RAILROADS; SOME OF US WERE ASSOCIATED WITH GOVERNMENTAL AGENCIES

INVOLVED IN PRESERVING RAILROADS; OTHERS IN OUR GROUP WERE INVOLVED IN FINANCING RAILROAD EQUIPMENT AND ASSETS, AND FORGING NEW GROUND IN ASSISTING THE INTERSTATE COMMERCE COMMISSION IN THE POLICY-MAKING AREA INVOLVING NEW, INDEPENDENT RAILROADS. WE HAVE BEEN INVOLVED IN SEVERAL MIDWESTERN AND EASTERN U.S. SHORT LINE RAILROADS, AND OUR POSITIVE EXPERIENCES LEND CREDIBILITY TO CNR'S PROPOSAL FOR THE TRURO-SYDNEY LINE.

LET ME CITE JUST A FEW CASE STUDIES FROM OUR DIRECT EXPERIENCES, OF WHICH WE ARE QUITE PROUD, AND THAT DEMONSTRATE THE KINDS OF INNOVATIVE STRATEGIES NEEDED TO COPE WITH RAILROAD PRESERVATION TODAY:

CASE STUDY #1

- A TERMINAL RAILROAD SERVING A MAJOR EAST COAST PORT WAS FACED WITH ABANDONMENT.
- WE ACQUIRED THE RAIL ASSETS FROM THE FORMER OWNER, AND BROUGHT IN A NEW "HANDS-ON" MANAGEMENT TEAM. REAL ESTATE ASSETS NOT REQUIRED FOR RAIL USAGE WERE USED FOR CONSTRUCTION OF A NEW, STATE-OF-THE-ART COAL EXPORT TERMINAL.
- REVISED OPERATING PROCEDURES ENABLED THE RAILROAD TO MAINTAIN SERVICE WITH REDUCED STAFF.
- AFTER A FINANCIAL TURNAROUND, THE LINE WAS SOLD TO A PUBLIC AGENCY, WHICH CONSTRUCTED A NEW INTERMODAL CONTAINER TRANSFER TERMINAL ON RAILROAD PROPERTY, GENERATING NEW REVENUES FOR THE PORT AND THE RAILROADS.

CASE STUDY #2

- A 60 MILE BRANCH LINE OF A CLASS I RAILROAD WAS SLATED FOR ABANDONMENT.
- IN COOPERATION WITH TWO STATE JURISDICTIONS, THE PROPERTY WAS ACQUIRED FOR CONTINUED OPERATION; SHIPPERS, EMPLOYEES AND OUTSIDE INVESTORS PARTICIPATED IN FUNDING THE NEW SHORT LINE.
- IN ORDER TO PROVIDE CUSTOMERS ACCESS TO NEW MARKETS, A PREVIOUSLY ABANDONED LINE WAS PURCHASED, REHABILITATED AND CONNECTED TO ANOTHER MORE DIRECT CARRIER BY THE NEW OWNERS.
- AS A RESULT OF NEW ROUTINGS AND SERVICE OPTIONS, THE SHORT LINE WAS INSTRUMENTAL IN HELPING LOCATE A NEW REGIONAL COAL-FIRED POWER PLANT, WHICH SIGNED A 20 YEAR COAL TRANSPORTATION CONTRACT. THIS MAJOR INVESTMENT IN A RAIL-ORIENTED CUSTOMER ASSURES THE LONG-TERM SURVIVAL OF THE RAILROAD.

CASE STUDY #3

- AN 85 MILE BRANCH OF A CLASS I RAILROAD WAS marginally PROFITABLE FOR ITS OWNER, BUT NOT AN ABANDONMENT CANDIDATE.
- AFTER ACQUISITION BY HTG IN 1987, NEW OPERATING PRACTICES WERE IMPLEMENTED, COMBINED WITH AGGRESSIVE SALES AND MARKETING.
- THE INITIAL ACQUISITION WAS EXPANDED TO 200 MILES, AND CARLOADINGS NOW EXCEED 10,000 PER YEAR, COMPARED TO 1200 PER YEAR UNDER ITS PREVIOUS OWNER.

- THE SUCCESS OF THE SHORT LINE HAS RESULTED IN CREATION OF NEW JOBS, AND PERMITTED SEVERAL RURAL GRAIN ELEVATORS TO EXPAND THEIR DOMESTIC AND EXPORT SALES.

CASE STUDY #4

- A 40 MILE BRANCH LINE OF A FORMER BANKRUPT CLASS I RAILROAD WAS ACQUIRED BY A STATE AGENCY, TO PRESERVE RAIL FREIGHT SERVICE, AS WELL AS A FUTURE PUBLIC TRANSIT CORRIDOR.
- THE RAILROAD IS NOW OPERATED AS A SUCCESSFUL SHORT LINE RAILROAD, WITH CONNECTIONS TO TWO LARGE CLASS I CARRIERS.
- LOCATED IN A SUBURBAN REGION IN A LARGE EASTERN METROPOLITAN AREA, THE SHORT LINE IS POSITIONED FOR FUTURE GROWTH, SINCE IT IS LOCATED IN THE PATH OF FUTURE DEVELOPMENT.
- IT HAS EXTENDED ITS MARKET AREA BY AN INNOVATIVE RAIL-TRUCK TRANSLOADING OPERATION, THAT SERVES MUCH OF THE NORTHEAST CORRIDOR.

IN ALL THESE EXAMPLES, WE HAVE FOUND THAT SUCCESS DEPENDS ON SEVERAL KEY ELEMENTS.

- QUALIFIED, MOTIVATED PERSONNEL. OUR EMPLOYEES ARE PAID NOT ONLY GOOD WAGES AND SALARIES FOR THEIR AREA; THEIR BENEFIT PACKAGES OFTEN EXCEED THOSE OF LARGER RAILROADS AND INDUSTRIAL CONCERNS IN THE AREA. PROFIT SHARING AND STOCK OWNERSHIP IS A MEANS OF REWARDING THOSE EMPLOYEES RESPONSIBLE

FOR SUCCESS. WE STRIVE TO CREATE A "FAMILY" WORKPLACE IN WHICH WE ACKNOWLEDGE THE IMPORTANCE OF EACH EMPLOYEE, AND HIS OR HER SPECIAL NEEDS.

- GOOD WORKING RELATIONSHIP WITH CONNECTING TRUNKLINE RAILROADS. A SHORT LINE'S SERVICE IS ONLY AS GOOD AS THAT OF ITS CONNECTING TRUNKLINE. THUS, A COMMITMENT TO RELIABLE, DEPENDABLE LINE-HAUL SERVICE BY THE TRUNKLINE, IS CRITICAL TO CUSTOMER SATISFACTION. THIS "PARTNERSHIP" APPROACH ALSO APPLIES TO ISSUES SUCH AS COMPETITIVE, JOINT RATES; FAIR AND EQUITABLE REVENUE DIVISIONS, AND ADEQUATE CAR SUPPLY. THE TRUNKLINE OFTEN PROVIDES SUPPORT SERVICES TO THE SHORT LINE, SUCH AS SHORT TERM EQUIPMENT LEASES, MARKETING SUPPORT AND HEAVY REPAIR SERVICES FOR LOCOMOTIVES.
- INNOVATIVE OPERATING PRACTICES. WE HAVE FOUND THAT IN MANY CASES THE OLD WAY OF DOING THINGS DOESN'T WORK IN TODAY'S MARKETS. WE HAVE PROVEN, FOR EXAMPLE, THAT SHORT, MINI-TRAINS CAN COMPETE AGAINST TRUCKS IN MOVES AS SHORT AS 10 MILES. TRAINS ARE SCHEDULED TO MEET THE CUSTOMERS NEEDS, NOT THOSE OF THE WORKERS. THE PRODUCT WE SELL IS SERVICE; IT IS VERY PERISHABLE. WE CAN'T SELL TODAY'S PROMISES TOMORROW.

- AGGRESSIVE MARKETING AND BUSINESS DEVELOPMENT. IN ORDER TO SELL OUR SERVICE, WE MUST UNDERSTAND OUR CUSTOMER'S NEEDS. HE DOESN'T WANT TO HEAR ABOUT OUR PROBLEMS; HE WANTS RESULTS. WE INVEST A LOT OF TIME TALKING TO ALL OF OUR CUSTOMERS; EACH EMPLOYEE IS A SALES REPRESENTATIVE. IF WE GET A LEAD FOR NEW BUSINESS, WE MAKE A PROPOSAL TO THE CUSTOMER. HE MAY NOT ALWAYS ACCEPT IT, BUT HE KNOWS WE WANT HIS BUSINESS.
- COMMUNICATIONS. IT IS IMPORTANT TO THE SUCCESS OF A SHORT LINE OR REGIONAL RAILROAD TO SHORTEN THE LINES OF COMMUNICATION, WITH CUSTOMERS, EMPLOYEES AND OUR LOCAL COMMUNITIES. BECAUSE WE OFTEN HAVE TO RESPOND ON SHORT NOTICE TO SOLVE OPERATING PROBLEMS, OR MOVE A CUSTOMER'S FREIGHT, WE FORCE DECISIONS TO THE LOWER LEVEL, AND TRY TO GET FIRST LINE SUPERVISORS TO HANDLE THEM. WHEN IT COMES TO CUSTOMERS, WE DEAL WITH THEM ON A FIRST NAME BASIS. IF THEY HAVE A PROBLEM, THEY HAVE MY PHONE NUMBER. IF AN EMPLOYEE NEEDS HELP ON A PARTICULAR ASSIGNMENT, THE GENERAL MANAGER IS THERE TO HELP HIM OUT. NO COMMITTEES TO DEAL WITH; NO MEMOS TO THE HOME OFFICE; NO UNNECESSARY DELAYS IN RECTIFYING A PROBLEM, OR QUOTING A FREIGHT RATE. IN TODAY'S BUSINESS ENVIRONMENT, IF WE DON'T RESPOND TO A SALES LEAD TODAY, A COMPETITOR MAY HAVE THE BUSINESS TOMORROW.

SUMMARY AND CONCLUSION

IN SUMMARY, WE BELIEVE CNR HAS NO REAL ALTERNATIVE, OTHER THAN THE ONE THEY PROPOSE, TO TURN THE TRURO-SYDNEY LINE OVER TO LOCAL MANAGEMENT AND CONTROL. THIS IS A SOUND, AND CREATIVE RESPONSE TO DEMANDS OF THE MARKET. A CUSTOMER-ORIENTED RAILROAD, ATTUNED TO THE NEEDS OF THE PROVINCE, CAN FACILITATE THE GROWTH OF THE LOCAL ECONOMY, WHILE STILL ENABLING CNR TO PARTICIPATE IN THE LONG-HAUL MOVEMENT OF FREIGHT.

PROJECTIONS OF NOVA SCOTIA'S GROWTH THROUGH THE YEAR 2000 INDICATE A 4% INCREASE IN POPULATION. IN RECENT YEARS, EMPLOYMENT HAS INCREASED, AND UNEMPLOYMENT HELD STEADY. CONTINUED GROWTH IN THE MANUFACTURING, MINING AND COMMERCIAL SECTORS WILL MEAN MORE JOBS, MORE PRODUCTION AND INCREASED DEMAND FOR FREIGHT TRANSPORTATION.

WE SEE AN OPPORTUNITY TO INCREASE THE RAIL MARKET SHARE OF TRAFFIC, ESPECIALLY THE SHORTER-HAUL INTRA-PROVINCIAL TRAFFIC, THAT A SHORT LINE IS UNIQUELY QUALIFIED TO HANDLE. WE SEE OPPORTUNITIES TO CONTINUE RAILROAD EMPLOYMENT, BY TRANSFERRING BACK TO THE PROVINCE TASKS NOW DONE ELSEWHERE BY CNR, SUCH AS LOCOMOTIVE REPAIR AND MAINTENANCE, ACCOUNTING AND ADMINISTRATIVE FUNCTIONS, AND SUPERVISION AND MANAGEMENT.

WE INTEND TO FORGE A PARTNERSHIP WITH THE CN, THE CUSTOMERS AND EMPLOYEES. CN WILL CONTINUE TO SERVE THE REGION, BY VIRTUE OF ITS CONTINUED

LINK WITH THE SHORT LINE AT TRURO. CUSTOMERS MAY EXPECT PRESENT SERVICE TO CONTINUE, AND PROBABLY IMPROVE. EMPLOYEES WHO JOIN THE SHORT LINE WILL SEE THEIR JOBS PROTECTED, AND, THROUGH A STOCK OWNERSHIP PLAN, THEY WILL BECOME AN INTEGRAL PART OF THE "FAMILY".

WE EVEN FORESEE THE POSSIBILITY OF REINSTATING RAIL PASSENGER SERVICE, PERHAPS WITH PROVINCIAL ASSISTANCE, TO ACCOMMODATE NOT ONLY THE NEED FOR RELIABLE, LOW-COST INTERCITY TRANSPORT FOR NOVA SCOTIA'S RESIDENTS, BUT ALSO FOR TOURISTS WHO MAY NOT HAVE ACCESS TO AN AUTOMOBILE, AND WISH TO SEE THE WATERS, AND THE HIGHLANDS OF EASTERN NOVA SCOTIA, THE HEART LAND OF THE PROVINCE SERVED BY THE TRURO-SYDNEY RAIL LINE, FROM A UNIQUE VANTAGE POINT.

WE SEE THE NOVA SCOTIA RAIL LINE AS A VITAL LINK TO NEIGHBORING NEWFOUNDLAND, MUCH OF WHOSE COMMERCE PASSES THROUGH EASTERN NOVA SCOTIA. INCREASED RAIL-HIGHWAY INTERMODAL SERVICES WILL PROVIDE A MEANS FOR CONTINUING SERVICE TO AREAS NOT DIRECTLY ACCESSIBLE TO A RAIL LINE, OR TO CUSTOMERS WHO MAY NOT HAVE RAIL SIDINGS.

MOST IMPORTANTLY, WE INTEND TO MAKE A COMMITMENT TO THE CUSTOMERS SERVED BY THE RAILROAD, ITS EMPLOYEES, AND THE LOCAL COMMUNITIES IT SERVES, TO BE HERE FOR THE LONG TERM. THIS IS YOUR RAILROAD, NOVA SCOTIA. WE SEE OUR ROLE AS A CATALYST, AS A MEANS OF MAKING IT HAPPEN, TO SERVE YOU, AND YOUR PEOPLE, WELL INTO THE NEXT CENTURY.

ANNEXE TC-10

CHEMINS DE FER LOCAUX ET RÉGIONAUX

POSSIBILITÉS DE DÉVELOPPEMENT RÉGIONAL

Intervention

devant le Comité permanent des Transports et des communications

Le Sénat du Canada

par

John H. Marino

Président

Huron Transportation Group, Inc.

de la part

des Chemins de fer de la Nouvelle-Écosse

Ottawa (Ontario)

Le 13 février 1992

INTRODUCTION

Monsieur le Président, distingués sénateurs, mesdames et messieurs, permettez-moi d'abord de vous remercier de m'avoir offert la possibilité de prendre la parole devant ce Comité. J'aimerais partager avec vous notre expérience des lignes sur courte distance et du chemin de fer en général, et vous expliquer en quoi ils peuvent jouer un rôle essentiel à la croissance future des marchés régionaux au Canada, et plus particulièrement dans l'est de la Nouvelle-Écosse.

Le Canada peut être fier de son histoire du transport ferroviaire; par leur vision d'avenir, plusieurs dirigeants avaient reconnu le rôle qu'un réseau de chemins de fer transcontinental allait jouer à l'époque de la Confédération, et jusque dans le XX^e siècle. En proposant de confier à un entrepreneur indépendant l'exploitation et la gestion de sa ligne régulière Truro-Sydney, le Canadien national ne tourne pas le dos aux engagements pris par le passé à l'égard des provinces Maritimes, et notamment à l'égard de la Nouvelle-Écosse, mais apporte une solution innovatrice et constructive à la préservation d'un service de transport ferroviaire essentiel à un important secteur de l'économie de la Nouvelle-Écosse. Le Canadien national n'a pas pris cette décision sans avoir évalué en profondeur l'importance de la ligne Truro-Sydney pour son réseau, ainsi que sa capacité à satisfaire à la demande d'un marché en mutation. Le Canadien national reconnaît qu'il doit établir de bons rapports avec les lignes sur courte distance et leurs clients, et souhaite prendre part à l'essor futur de l'est de la Nouvelle-Écosse.

Les chances de succès de chemins de fer locaux au Canada ont fait couler beaucoup d'encre, et c'est un sujet qui nous tient à coeur. Ce soir, je voudrais essentiellement vous démontrer que le chemin de fer survivra, et qu'il continuera de jouer un rôle capital dans l'économie provinciale si la gestion des chemins de fer sur toute distance est assumée par des entrepreneurs indépendants à l'échelle locale.

Notre société, le Huron Transportation Group, est bien connu pour savoir mener à bien la difficile tâche de transformer des segments marginaux ou même déficitaires du chemin de fer de l'ancienne catégorie I en un réseau local ou régional plus restreint rentable.

Nous vivons dans une époque changeante, où rien ne peut être pour acquis. Et où rien ne peut durer, à moins de s'attacher à améliorer le service, la sécurité et l'efficacité dans le monde extrêmement concurrentiel des transports. Nous scrutons sans cesse tous les aspects de notre activité. Nous examinons minutieusement le moindre détail de notre "scénario de référence" pour nous assurer que tout ce que nous faisons se traduira par des gains économiques réels dans l'avenir. Nous regardons constamment autour de nous, le plus souvent du côté de nos concurrents, les transporteurs routiers, et voyons bien que rien ne peut être pris pour acquis dans le secteur actif des transports. Changements dans les marchés mondiaux, la composition des échanges et le climat, conditions du marché agricole, conjoncture locale - tout cela détermine la demande de services que nous fournissons.

En considérant les chances de succès d'un chemin de fer régional gérant la ligne Truro-Sydney, vous vous demanderez probablement beaucoup des questions que nous nous sommes posés aussi. Où en seront les provinces de l'Atlantique

en tant que région économique d'ici quelques années? Qu'est-il arrivé au cours des dernières décennies pour que le rôle des chemins de fer dans les provinces de l'Atlantique soit diminué? Pourquoi les chemins de fer ont-ils perdu le rôle dominant sur le marché aux mains des transporteurs routiers? Le Canada atlantique a-t-il les infrastructures et les pouvoirs publics disposent-ils de budgets qui permettraient d'assumer les conséquences de l'abandon des principales voies ferrées? Quelle position les gouvernements canadiens et provinciaux devraient-ils prendre à l'égard de la conversion des lignes marginales des deux grandes sociétés en des chemins de fer régionaux ou locaux plus restreints?

Lorsque les coûts de l'exploitation du réseau pèsent lourd à une grande société, celle-ci réagit par des réductions au niveau de l'entretien et du service. C'est précisément ce qui a passé dans l'est de la Nouvelle-Écosse au cours de la dernière décennie. La conséquence immédiate de telles réductions est d'éloigner les clients du chemin de fer. Dans certains cas, les transporteurs routiers ont pu prendre la relève, offrant un service à la fois sûr et efficace, à la satisfaction de tous. Toutefois, dans de nombreux autres cas, la disparition du chemin de fer a eu de graves conséquences économiques pour les provinces et les États, les comtés, les entreprises et les collectivités desservies. Les chemins de fer locaux et régionaux offrent la possibilité de renverser ces conséquences.

Au début des années 1900, les États-Unis avaient un réseau ferroviaire de plus de 254 000 milles. Depuis, la part du chemin de fer sur le marché des transports a connu une baisse marquée au profit de la concurrence des camionneurs, des pipelines et des gabarres. Aujourd'hui, les États-Unis disposent d'un réseau de 175 000 milles approximativement. Aucune portion de notre économie n'a peut-être été plus ravagée par cette baisse du service ferroviaire que l'Amérique rurale. Des milliers de collectivités rurales en Amérique du Nord luttent pour leur survie. Beaucoup sombrent.

Les dirigeants de certains États ont résisté à cette tendance, sachant que l'abandon du chemin de fer a de graves et vastes conséquences, qui sont souvent irréversibles. Cela a eu pour résultat de multiplier le nombre de chemins de fer sur courte distance aux États-Unis au cours des dernières années. À l'heure actuelle, plus de 516 chemins de fer locaux et régionaux gèrent 24 p. cent de notre réseau ferroviaire national, ce qui constitue une augmentation de 6 p. cent par rapport à 1970. Ces petits chemins de fer ont des revenus de près de trois milliards de dollars, comparativement à 30 milliards de dollars pour les 14 lignes principales de catégorie I. Ils ont réalisé plus de neuf millions d'envois en wagon complet l'an dernier, et ont employé plus de 11 p. cent de tous les travailleurs des chemins de fer.

À mon avis, les pouvoirs publics en Amérique du Nord doivent tout mettre en oeuvre pour former des associations avec ces nouvelles entreprises. Il est clair qu'à défaut de changements importants dans la propriété des chemins de fer, la forte tendance à la régression du réseau ferroviaire à laquelle nous avons assisté aux États-Unis se produira également au Canada, avec des conséquences monumentales, à moins que des mesures ne soient prises incessamment afin de renverser cette tendance.

Espérons que le Canada et, en l'occurrence, la province de la Nouvelle-Écosse tiennent compte de l'expérience que nous avons vécue aux États-Unis et se dotent d'une pierre d'assise pour préserver son magnifique réseau ferroviaire.

ÉLÉMENTS DU PROBLÈME

Les chemins de fer régionaux ou locaux ne sont pas un phénomène nouveau au Canada. Le Canadien national comme le Canadien Pacifique Ltée sont le fruit de l'unification de centaines de petites entreprises qui s'est poursuivie au fil du temps pour former les deux grands réseaux ferroviaires nationaux.

À l'origine, le chemin de fer de la Nouvelle-Écosse, constitué en société en 1853, est construit de Halifax à Pictou, via Truro, puis à Victoria Beach (près de Digby) via Windsor, et de Truro jusqu'à la frontière avec le Nouveau-Brunswick pour être relié au futur réseau transcontinental. Le chemin de fer Intercolonial, mis en service par les soins du gouvernement, a relié la Nouvelle-Écosse et le Nouveau-Brunswick à Montréal.

L'aménagement du service ferroviaire reliant l'île du Cap-Breton est parachevé en 1891 ("extension est"). On assiste également à la construction des voies suivantes rattachées au chemin de fer Intercolonial : la ligne de Saint Peters, la ligne de Inverness, l'embranchement de Mulgrave, la ligne New Glasgow-Thorburn, et la jonction Stellarton-Oxford via Pugwash. En 1895 est mis en service le chemin de fer Sydney-Louisbourg (aujourd'hui géré par la Société de développement du Cap-Breton ou SDCB) reliant les mines de charbon de la région de Glace Bay à la ligne principale à Sydney. L'accès direct par voie ferrée au Cap-Breton est réalisé avec l'ouverture du pont-jetée du groupe Canso en 1954.

Au moment de sa création en 1922, le Canadien national, une société d'État, a absorbé le chemin de fer Intercolonial ainsi que d'autres lignes. De vastes réseaux intégrés de ce genre avaient du bon à l'époque, puisqu'ils ont permis de relier les provinces à un réseau de chemins de fer transcontinental bien établi qui a fait du Canada l'une des principales puissances industrielles et commerciales du monde.

Toutefois, au cours des 40 dernières années, le Canada s'est doté d'un formidable réseau d'autoroutes du ressort fédéral et provincial. Le parachèvement de l'autoroute transcanadienne au milieu des années 1960 et l'essor de l'industrie canadienne du transport routier ont entraîné pour le chemin de fer une importante baisse de sa part du marché du transport des marchandises et des passagers.

En mettant un terme aux services ferroviaires voyageurs dans l'est de la Nouvelle-Écosse, Via Rail a supprimé en 1990 un service qui était offert depuis plus de 125 ans.

La part du marché canadien du transport interurbain des marchandises qu'occupe le chemin de fer est maintenant inférieure à 30 p. cent. Cette tendance est tout particulièrement palpable dans l'est de la Nouvelle-Écosse. En effet, le trafic-marchandises ferroviaires du Canadien national, qui était encore en

1985 de 42 000 envois en wagon complet, a baissé pour se situer aujourd'hui à quelque 23 000 envois en wagon complet.

Il est tout à fait clair que, dans notre économie caractérisée par la concurrence et l'initiative du secteur privé, des chemins de fer vastes, intégrés et parfois trop bureaucratisés ne peuvent pas répondre en temps et lieu aux besoins du marché. À moins de renverser la vapeur, les résultats prévisibles sont peu réjouissants :

- o baisse continue de la part du marché des chemins de fer, et utilisation accrue d'autres moyens de transport;
- o réduction continue du nombre d'employés des chemins de fer en réponse aux pertes de revenus;
- o augmentation du trafic des transporteurs routiers combinée à une détérioration accélérée des autoroutes provinciales et à la dégradation de l'environnement;
- o hausse des frais de transport pour les expéditeurs qui pourraient par ailleurs privilégier le chemin de fer.

IMPACTS POSSIBLES DE L'ABANDON DU SERVICE FERROVIAIRE DE TRANSPORT DES MARCHANDISES

La perte du service ferroviaire de transport des marchandises dans l'est de la Nouvelle-Écosse, qu'elle se produise à dessein ou par la force des choses, aurait un impact désastreux sur le réseau d'autoroutes provincial, se traduisant notamment par :

- o une détérioration accélérée des chaussées d'autoroutes et des ponts;
- o une augmentation du trafic routier sur les principales autoroutes dans tout l'est de la Nouvelle-Écosse, avec les retards et le ralentissement de la vitesse de circulation qui s'ensuivraient;
- o augmentation de la pollution atmosphérique et de la pollution par bruit;
- o hausse des accidents;
- o consommation accrue de carburant par les camions lourds.

Il faut douter que le réseau d'autoroutes de la province puisse absorber une telle augmentation du trafic routier s'il ne bénéficiait pas d'une augmentation importante de fonds au titre des dépenses en capital et de l'entretien (dont les sources locales et provinciales seraient les principaux bailleurs).

Les projections préliminaires de cet impact, fondées sur le tableau que nous avons brossé de l'usage fait actuellement des chemins de fer, indiquent que si tout le transporteur de marchandises par service ferroviaire devait passer aux mains des transporteurs routiers, il en résulterait chaque année :

- 62 814 nouveaux parcours de camion pour le trafic interrégional;
- 103 122 nouveaux parcours de camion pour le trafic intra-régional.

- o Voici des exemples précis quant à l'impact que nous prévoyons dans l'est de la Nouvelle-Écosse, pour l'autoroute 125 entre Sydney et North Sydney :
 - 482 nouveaux parcours de camion (ou 126 700 camions par année!);
 - le pourcentage de camions dans le débit journalier moyen d'une année (DJMA) passerait de 8,4 p. cent à 13,9 p. cent;
 - l'impact sur le débit routier équivaldrait à une augmentation approximative de 16,1 p. cent du débit journalier (en supposant que l'ensemble camion et remorque soit l'équivalent de trois automobiles).
- o Pour l'autoroute 104, à la hauteur du pont-jetée Canso, nous prévoyons au moins que :
 - il y aurait 154 nouveaux parcours de camion par jour (ou 49 100 camions par année!);
 - le pourcentage de camions dans le DJMA augmenterait de 14,6 p. cent (niveau actuel) à 16,7 p. cent;
 - l'impact sur le débit routier équivaldrait à une augmentation approximative de près de 6 p. cent du débit journalier; selon toute vraisemblable, cette augmentation serait même plus élevée.
- o Pour l'autoroute 105, à l'est de Port Hastings, nous prévoyons :
 - 551 nouveaux parcours de camion par jour (ou 143 300 camions par année!);
 - le pourcentage de camions dans le DJMA augmenterait de 17,6 p. cent à 32,9 p. cent;
 - l'impact sur le débit routier équivaldrait à une augmentation approximative de près de 50 p. cent du débit journalier.

Il reste à voir si tout le volume de transport de marchandises serait (ou pourrait être) assumé par les transporteurs routiers aux dépens des chemins de fer. Il est tout à fait possible que certaines entreprises fermentaient leurs portes, réduiraient considérablement leur production (en particulier dans les industries d'extraction) ou seraient forcées d'abandonner leur part des marchés existants en raison de la capacité insuffisante des transporteurs routiers, des frais de transport routier plus élevés ou d'une combinaison de ces deux facteurs.

Si ce scénario venait à se réaliser, c'est le grand public qui en payerait les frais, car il en résulterait une diminution de l'emploi, une baisse des activités d'exploitation minière et de fabrication, une réduction des revenus d'impôt et une détérioration des conditions qui déterminent la compétitivité d'une région, c'est-à-dire sa capacité d'attirer de nouvelles industries ou d'élargir les installations déjà en place.

Nous avons retenu les services d'une firme expérimentée de consultants en chemins de fer, Transportation Operations Inc. (TOI), à qui nous avons demandé de nous aider à évaluer la faisabilité de divers projets de voies ferrées régionales, y compris la ligne Truro-Sydney du Canadien national. Dans le cadre d'un projet semblable, la TOI a fait, l'an dernier, équipe avec le *Upper Great Plains Transportation Institute* en vue d'étudier les conséquences de l'abandon d'une voie ferrée de 327 milles reliant Chicago à la région Nord-Ouest (C&NW) sur un tiers de l'État de Nebraska.

L'étude en question a permis de déterminer et de quantifier les conséquences possibles de l'abandon de chemin de fer pour l'État, les comtés, les expéditeurs et les collectivités desservies. Selon le rapport d'étude, il aurait suffi de retrancher du transport ferroviaire 4 174 envois en wagon complet de blé pour que le réseau routier du Nebraska voit son débit augmenter de 15 444 semi-remorques.

La détérioration de la chaussée, et l'incidence accrue des travaux d'entretien et de remplacement liés à une telle augmentation du trafic de camions dans le réseau d'autoroutes du Nebraska entraîneraient une importante hausse du coût de la gestion de ce dernier. Abstraction faite des ponts (incidence accrue des travaux de réparation et de remplacement), il en résulterait pour le réseau d'autoroutes de l'État de Nebraska un coût net estimé à au moins 117,9 millions de dollars sur les 25 ans de durée du projet. Au cours de la même période, les coûts de la gestion des routes de comté passeraient à 17,8 millions de dollars, si bien que l'augmentation des dépenses nettes consacrées à la gestion du réseau d'autoroutes et de routes de comté du Nebraska atteindrait 135,7 millions de dollars.

Outre ces impacts, les collectivités dans lesquelles le chemin de fer est mis hors service se trouvent confronté à de nombreux autres problèmes. Pour chaque dollar réduit du revenu de la collectivité, il y aura des réductions multiples de la masse monétaire qui circule dans cette collectivité. Dans bien des cas, la mise hors service du chemin de fer et la perte d'activités qui en dépendent feraient régresser le niveau d'imposition.

Un autre domaine où l'impact serait très difficile à quantifier mais certainement négatif, c'est le développement économique. Il pourrait être impossible pour une collectivité d'attirer de nouvelles industries si elle était amputée du service ferroviaire qui contient les coûts du transport. De l'avis des entreprises mêmes qui n'ont pas recours au transport par chemin de fer, les frais de transport routier sont plus raisonnables en présence de la concurrence d'un service ferroviaire.

Quelles leçons peut-on tirer de tout cela pour vos commettants? Nous avons demandé à M. Dan Sabin, de la firme TOI, et à M. Denver Tolliver, du *Upper Great Plains Transportation Institute*, d'examiner en particulier le cas de la ligne Truro-Sydney. Leurs observations ne manquent pas d'intérêt et nous éclairaient à plusieurs égards quant aux conséquences qui découleraient de l'abandon de cette ligne; leur rapport sur les impacts de la mise hors service possible de voies ferrées au Canada ("*Impacts of Potential Future Railway Abandonments in Canada*") a été mis à la disposition de ce Comité. MM. Sabin et Tolliver prévoient une augmentation nette d'au moins trois millions de

dollars par année rien qu'au titre des coûts de l'entretien de la chaussée (réseau d'autoroutes) si le transport des marchandises assuré actuellement par le Canadien national venait à être dévolu aux transporteurs routiers. En fait, ce processus s'est déjà amorcé et se poursuivra tant qu'on n'aura pas trouvé une solution à long terme.

CHEMINS DE FER LOCAUX ET(OU) RÉGIONAUX - UNE SOLUTION DE RECHANGE

Qu'est-ce que cela signifie pour la Nouvelle-Écosse? Le Canadien national a clairement indiqué que la ligne reliant Truro à Sydney ne serait pas abandonnée. Il est conscient de l'importance de cette ligne pour la viabilité économique de la région, d'une part, et, d'autre part, il sait l'importance du trafic en provenance et à destination de cette ligne pour ses lignes principales. Toutefois, au moment présent, où cette ligne est sur le point de changer de propriétaire, tous les intervenants, à savoir les gouvernements fédéral et provincial, les collectivités desservies par le service et les entreprises (qu'elles profitent ou non du service) doivent reconnaître le bien-fondé de la transition en cours. Le Canadien national s'est engagé auprès de son nouveau partenaire à faire en sorte que son entreprise de chemin de fer soit fructueuse. Tout important que soit cet engagement, le Canadien national n'est qu'un élément de l'équation.

L'établissement d'un chemin de fer régional ou local, que ce soit pour cette ligne ou une autre, doit se faire en harmonie avec les gouvernements fédéral et provincial et les administrations locales. "Les affaires suivent leur cours habituel" n'est pas une attitude à prendre en l'occurrence. On aurait tort de prétendre qu'un chemin de fer local et le Canadien national, c'est du pareil au même. Les groupements d'intérêts des provinces de l'Atlantique doivent tout mettre en oeuvre afin de réunir les conditions nécessaires au succès du nouveau service de transport ferroviaire.

Les gouvernements fédéral et provincial doivent revoir leur rôle d'organes de réglementation. Un chemin de fer local n'est pas le Canadien national. Le Canada présente un cas unique en ce sens qu'il n'a que deux grands chemins de fer, le Canadien national et le Canadien Pacifique Ltée, tous deux des géants transcontinentaux disposant de très vastes ressources en argent, en main-d'oeuvre et en matériel. Les deux ont une solide tradition d'excellence dans l'industrie du chemin de fer. Les deux reconnaissent maintenant les avantages qui découlent des chemins de fer locaux et régionaux indépendants pour la préservation d'un réseau ferroviaire essentiel de transport de marchandises. Les petits chemins de fer sont persuadés d'être à la hauteur de la tâche, et l'on devrait leur fournir la possibilité de faire leurs preuves.

Bien que les petits chemins de fer doivent accorder la priorité au niveau accru du service ainsi qu'à la sécurité et à l'efficacité des opérations, ils se trouvent littéralement étouffés à des règlements non nécessaires ou superflus, l'impôt et une bureaucratie intransigeante. En consentant de l'aide financière, des allègements fiscaux et d'autres formes d'encouragement aux petits chemins de fer, on pourrait infléchir et supprimer certains des facteurs qui ont créé un environnement où les chemins de fer canadiens sont défavorisés par rapport à leurs concurrents.

Pour que le chemin de fer local puisse survivre, les expéditeurs et les collectivités doivent, eux aussi, accepter le "nouveau venu" comme leur partenaire. Ils n'auront plus à se rapporter à un groupe dont le siège se trouve à Montréal pour remédier à des problèmes locaux. Notre intention est d'exploiter une entreprise de Nouvelle-Écosse, pour la Nouvelle-Écosse et en Nouvelle-Écosse. Nous avons l'intention de recruter des gens expérimentés et qualifiés, dont beaucoup travaillent pour les chemins de fer aujourd'hui. Nous allons consentir un investissement considérable en temps, en argent et en main-d'oeuvre pour que ce nouveau chemin de fer soit une entreprise couronnée de succès. Nous avons l'intention de rester dans la région longtemps. Nous devons toutefois pouvoir établir des règles de jeu raisonnables et équitables qui nous permettront de faire concurrence de façon à la fois loyale et profitable à tous les modes de transport. Nous devons constamment améliorer nos opérations, les mesures de sécurité et notre efficacité. Nous devons tout mettre en oeuvre afin de ne laisser passer aucune occasion de nous faire de nouveaux clients, et de le faire de façon profitable. Rien de ce qui précède ne pourra toutefois être accompli si nous ne pouvons pas compter sur la participation constructive, la souplesse et la coopération des autorités chargées de réglementer le chemin de fer.

EXPÉRIENCE AMÉRICAINE - UN MODÈLE À SUIVRE?

Tous ces facteurs nous amènent à la conclusion que si le chemin de fer doit survivre et continuer de jouer un rôle vital dans l'économie de la Nouvelle-Écosse, il doit davantage tenir compte des besoins de ses clients.

L'expérience américaine démontre que les chemins de fer locaux et régionaux axés sur le service peuvent constituer la solution à long terme à la préservation des lignes d'importance vitale, comme celle reliant Truro à Sydney.

Le foisonnement de petits chemins de fer que l'on voit depuis quelques années aux États-Unis est le résultat de plusieurs facteurs.

- o La déréglementation, qui facilite l'abandon des marchés non profitables par les entreprises exploitant une ligne principale.
- o La concurrence accrue de la part des transporteurs routiers qui, par les conditions de service qu'ils offrent, détournent les clients des chemins de fer.
- o La participation des États et d'autres pouvoirs publics locaux au maintien des services essentiels.
- o Le nombre croissant d'entrepreneurs capables d'offrir un niveau relevé du service tout en réduisant les frais d'exploitation.
- o L'accessibilité des sources de financement, et un bassin grandissant d'investisseurs avisés appuyant les nouvelles entreprises dans l'industrie du chemin de fer.

- o La participation des employés par des techniques d'exploitation et de gestion innovatrices comme moyen de préserver l'emploi dans le chemin de fer local.

Le HTG et ses dirigeants détiennent et gèrent plusieurs centaines de milles de chemins de fer locaux et régionaux depuis le milieu des années 1970. Certains d'entre nous étaient auparavant associés à des chemins de fer de catégorie I; certains viennent d'organismes gouvernementaux chargés de la préservation des chemins de fer; d'autres étaient spécialisés dans le financement du matériel et des actifs des entreprises de chemin de fer ou cherchaient à jeter de nouvelles bases de développement en collaborant à la Commission commerciale inter-États chargée des politiques comprenant la création de nouveaux chemins de fer indépendants. Nous avons collaboré à plusieurs entreprises de chemin de fer sur courte distance du Centre-Ouest et de l'Est des États-Unis, et notre expérience positive confère de la crédibilité à la proposition du Canadien national visant la ligne Truro-Sydney.

Permettez-moi de vous fournir quelques exemples tirés de notre propre expérience dont nous sommes fiers, et qui illustrent les genres de stratégies innovatrices que nous avons employées avec succès.

CAS N° 1

- o Une gare terminus desservant un important port de la côte Est était sur le point d'être mise hors service.
- Nous avons acheté les actifs du propriétaire précédant et mis en place une équipe de gestion directe. Les biens immeubles dont le chemin de fer pouvait se passer ont été utilisés pour l'aménagement d'une nouvelle gare terminus d'exportation du charbon à la fine pointe du progrès.
- La révision des méthodes d'exploitation a permis au chemin de fer de maintenir le service avec un personnel réduit.
- Une fois la situation financière rétablie, la ligne a été vendue à un organisme public qui l'a dotée d'une nouvelle gare terminus intermodale à conteneurs, engendrant de nouvelles recettes pour le port et le chemin de fer.

CAS N° 2

- o La mise hors service d'une ligne secondaire de 60 milles (catégorie I) avait été projetée.
- En collaboration avec les administrations de deux États, la propriété a été acquise en vue d'une exploitation permanente; les expéditeurs, les employés ainsi que des investisseurs de l'extérieur ont participé au financement de la nouvelle ligne sur courte distance.
- Les nouveaux propriétaires ont acheté une ligne abandonnée, l'ont remise en état et l'ont reliée à un autre transporteur plus direct afin de fournir aux clients l'accès à de nouveaux marchés.
- Grâce aux nouvelles routes et options de service, la ligne sur courte distance a contribué à l'établissement dans la région d'une

nouvelle centrale électrique à charbon, qui a signé avec elle un contrat de transport du charbon sur 20 ans. Cet investissement important en faveur d'un client privilégiant le service ferroviaire assure la survie à long terme du chemin de fer.

CAS N° 3

- o Une ligne secondaire de 85 milles (catégorie I) permettait à son propriétaire d'en tirer des profits marginaux; il n'était pas question de la mettre hors service.
- Après en avoir fait l'acquisition en 1987, le HTG a mis en oeuvre de nouvelles méthodes d'exploitation, ainsi qu'une stratégie agressive de vente et de commercialisation.
- La ligne a été élargie jusqu'à 200 milles, et le nombre d'envois en wagon complet se chiffre maintenant à plus de 10 000 par année, comparativement à 1 200 par année auparavant.
- Ce succès de la ligne sur courte distance s'est traduit par la création de nouveaux emplois et a permis à plusieurs silots à céréales en région rurale d'augmenter leurs ventes sur le marché intérieur et leurs ventes à l'exportation.

CAS N° 4

- o Une société d'État a acheté d'un chemin de fer de catégorie I en faillite une ligne secondaire de 40 milles pour préserver le service ferroviaire et afin de l'aménager en voie de transport public dans le futur.
- Ce chemin de fer est maintenant exploité avec succès comme une ligne sur courte distance, reliée à deux importants transporteurs de catégorie I.
- Située dans une région suburbaine d'une vaste agglomération de l'Est, cette ligne réunit les conditions d'une croissance future puisqu'elle se trouve dans un secteur promis au développement.
- Elle a élargi son marché en instaurant un service innovateur de transbordement ferroviaire-routier qui dessert une bonne partie de la région Nord-Est.

À la lumière de ces exemples, on peut voir que le succès est tributaire de plusieurs éléments clés.

- o Un personnel qualifié et motivé - Nos employés sont bien rémunérés comparativement à d'autres travailleurs de la région; en outre, ils bénéficient souvent d'avantages sociaux supérieurs à ceux offerts aux employés des chemins de fer plus importants et des établissements industriels de la région. La participation aux bénéfices et au capital social offre le moyen de récompenser les travailleurs responsables du succès de l'entreprise. Nous cherchons à créer un milieu de travail où les employés se sentent en famille, qui reconnaît l'importance de chacun d'entre eux et tient compte de leurs besoins particuliers.

- o L'importance de bons rapports avec les chemins de fer principaux - L'image de marque d'un service ferroviaire sur courte distance ne sera jamais que celle de la ligne principale qui en prend la relève. L'engagement en faveur d'un service de transport de ligne fiable et responsable est ainsi une condition indispensable à la satisfaction des clients. Dans le même ordre d'idée, des taux concurrentiels communs, une répartition loyale et équitable des recettes et la fourniture de voitures en nombre voulu sont tout aussi importants. La ligne principale fournira souvent des services de soutien à la ligne locale, comme la location d'équipement à court terme, l'aide à la commercialisation et les gros travaux de réparation des locomotives.
- o Des méthodes d'exploitation innovatrices - Nous nous sommes aperçus que, dans bien des cas, les anciennes façons de faire ne s'avèrent pas efficaces sur le marché d'aujourd'hui. Nous avons prouvé, par exemple, que des mini-trains sur courte distance peuvent concurrencer les camions sur des trajets aussi courts que 10 milles. Le service ferroviaire doit répondre aux besoins des clients, non à ceux des travailleurs. Le produit que nous vendons, c'est le service; c'est une denrée hautement périssable. Nous devons livrer aujourd'hui ce que nous avons promis, demain il sera trop tard.
- o Une stratégie agressive de commercialisation et de progression en affaires - Nous devons connaître les besoins de notre client si nous voulons lui vendre notre service. Le client ne s'intéresse pas aux problèmes que nous pouvons éprouver; ce qu'il veut, ce sont des résultats. Nous passons beaucoup de temps à discuter avec tous nos clients; chacun de nos employés est un représentant de vente. Lorsque nous avons vent d'une nouvelle possibilité d'affaires, nous faisons une proposition au client. Celui-ci ne l'acceptera pas toujours, mais il sait que nous voulons de lui comme client.
- o Les communications - Il est important pour le succès d'une ligne sur courte distance ou d'un chemin de fer régional d'optimiser ses voies de communication avec les clients, les employés et les collectivités locales. Parce que nous devons souvent agir immédiatement pour résoudre des problèmes de fonctionnement ou assumer une livraison, nous décentralisons la prise de décisions et laissons la discrétion à cet égard aux gestionnaires de première ligne. Quant à nos clients, nous les appelons par leur prénom. Je suis à leur disposition en tout temps, ils ont mon téléphone. Lorsqu'un employé a besoin d'aide dans un cas particulier, il lui suffit de s'adresser au directeur général. Pas de comités d'étude, pas de notes de service au bureau chef, pas de délais inutiles pour rectifier un problème ou fixer un prix. Le monde des affaires actuel étant ce qu'il est, il faut réagir sur le champ, sans quoi c'est un concurrent qui pourra nous remplacer demain.

RÉCAPITULATION ET CONCLUSION

En résumé, nous pensons que le Canadien national n'a d'autre solution que sa proposition de confier la gestion et le contrôle de la ligne Truro-Sydney à un entrepreneur local. C'est une décision censée et créatrice face aux exigences du marché. Un chemin de fer orienté vers les besoins des clients et de la province peut faciliter la croissance de l'économie locale tout en laissant au Canadien national la latitude voulue pour participer au service de transport de ligne.

Les prévisions indiquent que la population de la Nouvelle-Écosse augmentera de 4 p. cent d'ici à l'an 2000. Au cours des dernières années, l'emploi s'est accru, tandis que le chômage s'est maintenu au même niveau. Une croissance continue des secteurs manufacturier, minier et commercial se traduira par une augmentation du nombre d'emplois, par l'accroissement de la production et par une hausse de la demande de transport de marchandises.

Nous entrevoyons une possibilité pour le service ferroviaire d'accroître sa part du marché du transport des marchandises, notamment pour ce qui est du service de ligne intra-provincial, et les qualités uniques du chemin de fer sur courte distance le désignent comme maître d'oeuvre à cet égard. Il est possible, d'après nous, de maintenir l'emploi dans les chemins de fer en restituant à la province les fonctions que le Canadien national exploite maintenant ailleurs, comme la réparation et l'entretien des locomotives, la comptabilité et l'administration, et la surveillance et la gestion.

Nous entendons créer une relation de partenariat avec le Canadien national, les clients et les employés. Le Canadien national continuera à desservir la région par son lien avec la ligne locale à Truro. Les clients seront rassurés de voir maintenu, et probablement amélioré, le niveau actuel du service. Les employés qui se joindront à la ligne locale verront leur emploi protégé et, grâce à un régime de participation sociale, deviendront partie intégrante de la "famille".

Nous entrevoyons même la possibilité de rétablir - éventuellement avec l'aide de la province - les services ferroviaires voyageurs, de façon à offrir un transport interurbain fiable et bon marché non seulement aux résidents locaux, mais aussi aux touristes qui préféreront à l'automobile le confort du chemin de fer pour admirer les étendues d'eau et le paysage montagneux de l'est de la Nouvelle-Écosse, le coeur de la province, que la ligne Truro-Sydney traverse en plein milieu.

À nos yeux, le chemin de fer de la Nouvelle-Écosse constitue un lien vital avec Terre-Neuve voisine, dont beaucoup des échanges commerciaux empruntent le chemin de l'est de la Nouvelle-Écosse. En offrant un niveau relevé du service de transport multimodal (ferroviaire-routier), on pourra étendre le service aux endroits non directement reliés au chemin de fer ou aux clients qui ne possèdent pas de voie de garage.

Enfin, je tiens à souligner tout particulièrement que nous avons l'intention de prendre un engagement face aux clients du chemin de fer, à ses employés et aux collectivités qu'il dessert : nous voulons nous établir ici pour de bon.

Nous serons votre chemin de fer, un chemin de fer au service des habitants de la Nouvelle-Écosse. Nous voulons servir de catalyseur, d'agent promoteur, afin d'être utile à vous et aux gens d'ici jusque dans le prochain siècle et au-delà.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
Ottawa, Canada K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :
Groupe Communication Canada — Édition
Ottawa, Canada K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From the Interstate Commerce Commission:

Mr. Joseph H. Dettmar, Deputy Director, Rail Section,
Office of Proceedings.

On behalf of the Brotherhood of Maintenance of Way Employees:

Mr. Paul S. Dempsey;
Mr. G.D. Housch, Vice President.

From Robert L. Banks and Associates Inc.:

Mr. Charles H. Banks.

Professor John Heads, Transport Institute, University of
Manitoba.

From Cando Contracting Ltd.:

Mr. Gordon Peters, President.

From the Central Western Railway:

Mr. Tom Payne, President.

From Anacostia and Pacific Company Inc.:

Mr. Larry McCaffrey, Managing Director.

From Railtex:

Mr. Bruce Flohr, President.

From the Huron Transportation Group Inc.:

Mr. John Marino, Chairman.

De l'Interstate Commerce Commission:

M. Joseph H. Dettmar, directeur associé, Section des che-
mins de fer, Bureau des procédures.

Au nom de la Fraternité des préposés à l'entretien des voies:

M. Paul S. Dempsey;
M. G. D. Housch, vice-président.

De Robert L. Banks and Associates Inc.:

M. Charles H. Banks.

M. John Heads, professeur, Institut des transports, Université
du Manitoba.

De Cando Contracting Ltd.:

M. Gordon Peters, président.

Du Central Western Railway:

M. Tom Payne, président.

De l'Anacostia and Pacific Company Inc.:

M. Larry McCaffrey, directeur.

De Railtex:

M. Bruce Flohr, président.

De Huron Transportation Group Inc.:

M. John Marino, président.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
Ottawa, Canada K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :
Groupe Communication Canada — Édition
Ottawa, Canada K1A 0S9

OCT 7 1982

